



## **ERLÄUTERNDER BERICHT**

# **Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz**

### **Sihlquai**

Abschnitt Limmat- bis Gerstenstrasse sowie  
Gasometer- und Fabrikstrasse, Abschnitt  
Limmatstrasse bis Sihlquai

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auftrag

Der Sihlquai ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse und ein stadtwelt bedeutender Stadtraum entlang der Sihl und Limmat. Der Strassenoberbau ist in einem schlechten Zustand und muss erneuert werden. Gleichzeitig werden im Projektperimeter die Entwässerungsanlagen und Leitungen der Werke erneuert. Mit der umfangreichen Erneuerung der Infrastruktur sollen die Verkehrsorganisation und Oberflächengestaltung an die zukünftigen Bedürfnisse angepasst werden.

## 1.2 Randbedingungen

Die Vorgaben aus dem regionalen und kommunalen Richtplan sind zu berücksichtigen. So zum Beispiel die Realisierung des geplanten regionalen Radwegs entlang dem Sihlquai, die Anbindung des weiterführenden und querenden Fuss- und Velowegnetzes sowie der kommunale Fussweg entlang der Sihl und Limmat mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Dies unter Beibehaltung der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Bezüglich dem Temporegime ist der Beschluss des Stadtrates Nr. 1217/2021 zum Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe zu berücksichtigen.

Der Projektperimeter befindet sich im Gewässerraum, in einem Gewässerschutzbereich und im Massnahmegebiet 1 für die Hitzeminderung. Es ist eine Verbesserung der bioklimatischen Situation am Tag und in der Nacht zu erreichen.

Die Bedeutung der Achse Sihlquai ist mit geeigneten gestalterischen Elementen hervorzuheben, zu akzentuieren und die Zugänglichkeit der angrenzenden Liegenschaften für den Fussverkehr zu verbessern. Der Verkehrsraum ist zudem ein wichtiger Raum für zahlreiche unterirdische Entwässerungsanlagen und Werkleitungen. Die Gestaltung des Strassenraums ist daher mit den Bedürfnissen der Werke in Einklang zu bringen.

## 1.3 Defizite / Potenziale

Die bestehende und sich in einem guten Zustand befindende Baumreihe entlang der Sihl und Limmat ist zu erhalten. Der heute breite Strassenraum beinhaltet grundsätzlich das Potenzial zur Erweiterung der Baumreihe bis zum Escher-Wyss-Platz. Zudem besteht damit das Potenzial für hitzemindernde Massnahmen und zur Aufwertung der Fusswegverbindung entlang der Sihl und Limmat als Aufenthalts- und Erholungsraum.

Auf der südwestlichen Strassenseite fehlt teilweise ein Trottoir zur sicheren Erschliessung der Gebäude. Für den Veloverkehr fehlt eine durchgehende Veloinfrastruktur mit der Qualität eines regionalen Radwegs und einer städtischen Haupttroute.

Das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs ist teilweise eher hoch und die Lärmemissionen des Strassenverkehrs überschreiten an den angrenzenden Gebäuden mehrheitlich die zulässigen Grenzwerte.

## 2 Zielformulierung

- Erneuerung des Strassenoberbaus, Realisierung einer durchgehenden Veloinfrastruktur und Schliessen der Trottoirlücken
- Umsetzung des Konzepts Sihlstein für einen besseren Zugang zum Flusssraum
- Erweiterung der Baumallee, Standortverbesserung der Bäume
- Hitzemindernde Massnahmen
- Sanierung und Minderung des Strassenlärms
- Erweiterung des Fernwärmenetzes
- Erneuerung der Kanalisation
- Installation einer zusätzlichen Wertstoffsammelstelle
- Erneuerung der Werkleitungen durch Wasserversorgung, ewz, Energie 360° AG (Erdgas)

## 3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz vom 22. Mai bis 22. Juni 2015 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt 9 Einwendungen eingegangen. Zusammenfassend betrafen die Einwendungen die Themenbereiche MIV und Veloverkehr. So wurde eine ausgeglichene Parkplatzbilanz gefordert und dass für den MIV die Abbiegebeziehungen erhalten bleiben. Beim Veloverkehr wurde ein Verzicht oder Ausbau der Veloinfrastruktur gefordert und auf eine gute Anbindung an das Velowegnetz, wie auf eine konfliktfreie Führung mit dem Fussverkehr hingewiesen.

Das Projekt wurde seit der Auflage nach § 13 Strassengesetz stetig weiterentwickelt und an die sich laufend ändernden Rahmenbedingungen angepasst. Die Abbiegebeziehungen für den MIV bleiben unverändert erhalten und das Angebot an Parkplätzen musste aus Sicherheitsüberlegungen sowie zugunsten der Veloinfrastruktur und hitzemindernden Massnahmen reduziert werden. Entsprechend der Zielformulierung soll eine durchgehende Veloinfrastruktur realisiert werden, wobei der Veloverkehr vom Fussverkehr getrennt geführt wird.

## 4 Projektbeschreibung

### 4.1 Konzept

Für den motorisierten Verkehr steht wie heute je Fahrtrichtung eine Spur zur Verfügung. Der Veloverkehr wird im Abschnitt Limmatstrasse bis Dammsteg flussseitig auf einem durchgehenden Zweirichtungsradweg geführt. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite werden, für den Fussverkehr, Trottoirlücken geschlossen. Die bestehende Baumreihe entlang der Sihl und Limmat wird ergänzt und erweitert. Die optische Gleichförmigkeit des Strassenraums wird unterbrochen und damit ein tieferes Geschwindigkeitsniveau unterstützt sowie die Verkehrssicherheit erhöht. Der Aufenthalts- und Erholungsraum entlang der Sihl und Limmat wird mit dem «Sihlstein» aufgewertet.

Die Änderungen an der Strassenraumaufteilung mit dem flussseitigen Zweirichtungsradweg bedingen eine veränderte Lage der Fahrbahn, näher zu den gegenüberliegenden Parzellen. Dies führt in den Einmündungsbereichen der Quartierstrassen zu einem Strassenausbau mit Landerwerb.

### 4.2 Fussverkehr

Die im Sihlquai bestehenden Fusswegquerungen werden an die neuen Verhältnisse angepasst. Alle Fusswegquerungen werden mit einer Fussgängerschutzinsel und, zwischen der Fahrbahn und dem Zweirichtungsradweg, mit einem Stützpunkt ausgerüstet. Die beiden bestehenden Fusswegquerungen bei der Einmündung Hafnerstrasse werden aufgrund des geringen Abstands zu einer Querung zusammengefasst. Beim Zugang zum Gebäude Ausstellungsstrasse Nr. 104 und zum Lettenviadukt werden zusätzliche Fusswegquerungen erstellt.

Auf der südlichen Strassenseite, zwischen dem Zugang zum Alterszentrum Limmat (Limmattalstrasse 186) und der Ausstellungsstrasse sowie zwischen dem Zugang Lettenviadukt und der Fabrikstrasse, wird ein zusammenhängendes Trottoir erstellt. Anstelle des heutigen Geländers zwischen dem Strassen- und Flussraum wird mit dem «Sihlstein» ein ebenerdiges Element eingebaut, das einen besseren Zugang zum Flussraum mit Sitzbänken ermöglicht.

### 4.3 Veloverkehr

Entlang dem Sihlquai, als Fortsetzung der Velounterführung Hauptbahnhof (Stadtunnel), wird bis zum Dammsteg flussseitig ein bis zu 4,0 m breiter Radweg erstellt, der im Zweirichtungsverkehr befahren werden kann. Der Radweg wird ebenerdig an die mit dem Velo befahrbaren Brücken über Sihl und Limmat angeschlossen. Von der gegenüberliegenden Strassenseite ist der Radweg im Bereich der einmündenden Quartierstrassen, mit Velofurten bei den Fusswegquerungen und mit örtlichen Randabsenkungen, zugänglich. Im Abschnitt Dammsteg bis Gerstenstrasse wird der Veloverkehr mit Velospuren im Fahrbahnbereich geführt. Dies ermöglicht einen fließenden Übergang zur Veloführung im Bereich Escher-Wyss-Platz und berücksichtigt die

Anlieferungssituation bei der Swissmill. Der Wechsel von den Velospuren zum flussseitigen Zweirichtungsradweg erfolgt bei der Veloroutenquerung Dammsteg – Dammweg.

#### **4.4 Öffentlicher Verkehr**

Im Projektperimeter befinden sich keine Haltestellen oder Linien des öffentlichen Verkehrs.

#### **4.5 Hitzeminderung**

Der Projektperimeter befindet sich im Massnahmegebiet 1 der Fachplanung Hitzeminderung. In diesem Gebiet sind Massnahmen zur Verbesserung der bioklimatischen Situation am Tag und in der Nacht zu prüfen. Im Projektperimeter gibt es 126 Baumstandorte im öffentlichen Grund. Mit dem Projekt werden 112 neue Bäume gepflanzt. Fünf Bäume als Ersatz bestehender und 107 Bäume an neuen Standorten. Die Erhöhung des Kronenvolumens und die grössere Beschattung des Strassenraums wirken hitzemindernd. Zudem werden die Baumscheiben erweitert und wo möglich durchgehend ausgeführt, womit mehr Grünfläche entsteht. Das Regenwasser wird wo möglich aus den schwach belasteten Velo- und Fusswegbereichen seitlich den angrenzenden Grünflächen zugeführt. Parkplätze im öffentlichen Grund werden mit wasser-durchlässigen Sickersteinen befestigt.

#### **4.6 Parkierung**

Von den 43 privaten Parkplätzen liegen 36 im öffentlichen Grund und müssen in der Lage und Anzahl an das Projekt und die Eigentumsverhältnisse angepasst werden. Aus Sicherheitsgründen und zugunsten einer zusätzlichen Baumreihe wird auf das momentane Angebot von 17 weiss markierten Parkplätzen verzichtet. Das Angebot der aktuellen 27 blau markierten Anwohnerparkplätze muss zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs auf 12 Parkplätze reduziert werden. Die bestehenden sieben Motorradabstellplätze beim Lettensteg werden unter die Kornhausbrücke verschoben und mit 14 Abstellplätzen ergänzt. Die bestehenden 20 Veloabstellplätze werden mit total 72 zusätzlichen Abstellplätzen auf Höhe Sihlquai 240 und 274 sowie beim Lettensteg ergänzt.

#### **4.7 Anlieferung und Entsorgung**

Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften bleibt gewährleistet. Die Anlieferung Sihlquai 252 kann ausserhalb des Strassenbereichs erfolgen. Das bestehende Anlieferungsfeld vor Sihlquai 264 wird leicht zum Sihlquai 274 verschoben. Im Bereich der Schule Kornhaus ist eine zusätzliche Wertstoffsammelstelle geplant.

## **4.8 Lärmschutz**

Die Lärmemissionen des Strassenverkehrs überschreiten an den angrenzenden Gebäuden mehrheitlich die zulässigen Grenzwerte. Die Massnahmen sind im Bericht zum akustischen Projekt beschrieben.

Zürich, 14. Juli 2022 / str

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel