



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

Alfred-Escher-Strasse

General-Wille-Strasse bis Mythenquai

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Das Projekt wurde durch Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) ausgelöst. Die Kanalisation soll aufgrund des schlechten baulichen Zustands ersetzt werden. Im Sinne des koordinierten Bauens sanieren diverse Werke ihre Leitungen oder bauen ihr Netz aus.

Auf der Alfred-Escher-Strasse verläuft zudem ein Teil des Velo-Hauptnetzes gemäss kommunalem Richtplaneintrag, welches mit dem vorliegenden Projekt umgesetzt werden soll.

1.2 Auftrag

Für den Strassenzug ist ein Projekt mit Berücksichtigung nachfolgender Aspekte zu erarbeiten:

- Umsetzung des Velo-Hauptnetzes zwischen der General-Wille-Strasse und dem Mythenquai
- Verbesserung der querenden kommunalen Velorouten an der Breitingen- sowie der Conrad-Ferdinand-Meyer-Strasse
- Umsetzung des Alleenkonzpts sowie Berücksichtigung der Bedürfnisse an einen klimaverträglichen Strassenraum
- Optimierung der Fusswegbeziehungen
- Überprüfung des Parkierungsangebots sowie Anpassung der Parkierung zur Verbesserung der Sicherheit der Velofahrenden und zur Schaffung von Spielräumen für die Umsetzung des Alleenkonzpts
- Prüfen einer Verlegung der Car-Abstellplätze Mythenquai in die Alfred-Escher-Strasse

1.3 Defizite / Potenziale

Verkehr

Die Alfred-Escher-Strasse verfügt im Bestand über mehrere Querungsstellen für den Fussverkehr, die teils mit und teils ohne Mittelschutzinsel ausgestaltet sind. Auf Höhe Belvoir-Park quert ein Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität den Strassenzug. Zudem sind die Einmündungen der seitlich angrenzenden Quartierstrassen noch uneinheitlich teils als Trottoirüberfahrten, teils als konventionelle Einmündungen ausgestaltet, was zu Lücken in der Längsbeziehung führt.

Gemäss Richtplaneintrag «Velonetz» ist die Alfred-Escher-Strasse als Hauptnetz klassiert. Eine Veloinfrastruktur ist jedoch nur abschnittsweise vorhanden und steht teilweise im Konflikt mit den Längsparkplätzen, insbesondere im Abschnitt Conrad-Ferdinand-Meyer-Strasse Richtung Mythenquai.

Die Längsparkplätze im Bereich Alfred-Escher-Strasse werden reduziert und in Abstimmung mit einer durchgehenden, kohärenten Veloführung in ihrer Anordnung optimiert. Zudem eignet sich

der Strassenzug der Alfred-Escher-Strasse gemäss einer separat durchgeführten Evaluation als Alternativstandort für die bestehenden Car-Abstellplätze im Bereich des Mythenquais.

Stadt- und Grünraum

Die Alfred-Escher-Strasse weist heute im Perimeter einen sehr hohen Versiegelungsgrad und eine entsprechend hohe Hitzebelastung auf. Schattenspendende Bäume fehlen bis auf eine punktuelle Begrünung im Bereich der Einmündung der Breitinger- und Sternenstrasse sowie längs des Belvoirparks vollständig.

2 Zielformulierung

Anhand der verschiedenen Bedürfnisse der involvierten Parteien, der Situationsanalyse sowie der Auswertung der Defizite und Potenziale wurden folgende projektspezifische Ziele definiert:

- Aufenthaltsqualität durch eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung erhöhen
- Durchgehende und attraktive Veloverbindung umsetzen
- Querungsbeziehungen Richtung See für den Fussverkehr aufwerten
- Durchgehende Baumallee gemäss Alleenkonzzept umsetzen
- Angemessenes Parkierungsangebot (Blaue Zone) sicherstellen

3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung

Das Tiefbauamt hat ein detailliertes Variantenstudium durchgeführt. Die Bestvariante soll dabei die Umsetzung der Veloverbindung sowie der Baumallee berücksichtigen und eine Flächenverteilung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und hitzemindernde Massnahmen in Form von Begrünung beinhalten. Der Variantenvergleich und der Entscheid für die Bestvariante erfolgte unter Berücksichtigung der Kriterien Veloverkehr, Begrünung und Hitzeminderung, Fussverkehr sowie motorisierter Individualverkehr (MIV).

Als Randbedingung für die Variantenentwicklung wurde davon ausgegangen, dass die Alfred-Escher-Strasse im Bearbeitungsperimeter weiterhin als Hauptverkehrsstrasse klassiert bleibt.

Basierend auf dieser Randbedingung wurden in einem ersten Schritt drei Grundkonzepte aufgezichnet und folgende Punkte diskutiert:

- Fahrbahnbreite und Ausgestaltung (Mittelstreifen oder Kernfahrbahn)
- Breite Gehweg und Elementband
- Anordnung Elementband und Parkplätze

- Begrünung und Baumabstände

Variante A	Variante B	Variante C
<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahnbreite 9,00 m mit 1,50 m breiten Velostreifen - Beidseitiger Gehweg mit 2,25 m Breite - Beidseitiges «Elementband» mit 2,25 m Breite auf Trottoirniveau - Baumabstand rund 14,00 m, jeweils zwei Parkplätze zwischen den Bäumen 	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahnbreite 8,50 m mit 1,25 m breiten Velostreifen - Beidseitiger Gehweg mit 2,25 m Breite - Beidseitiges «Elementband» mit 2,50 m Breite auf Trottoirniveau - Baumabstand rund 8,00 m, jeweils ein Parkplatz zwischen zwei Bäumen 	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahnbreite 9,00 m mit 1,50 m breiten Velostreifen - Gehweg auf der Westseite 4,50 m inkl. Begrünung - Gehweg auf der Ostseite 2,00 m mit «Elementband» 2,50 m - Baumabstand rund 20,00 m, jeweils drei Parkplätze zwischen den Bäumen

In einem zweiten Schritt wurden die Varianten A und C vertieft. Die Variante B wurde wegen dem zu knappen Veloangebot verworfen. Es wurden sowohl Varianten mittels Standardmarkierung mit Mittelstreifen als auch Kernfahrbahn-Lösungen untersucht. Weiter wurden verschiedene Inseldurchfahrtsbreiten und Lösungsansätze für die Integration der Car-Abstellplätze evaluiert.

3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Die Variantenbewertung und der Variantenentscheid wurden unter Berücksichtigung folgender Aspekte durchgeführt:

Veloverkehr

Das Hauptnetz soll schnell befahrbar, durchgängig und hindernisarm sein. Die Grundabmessung eines Velos gemäss SN 40 201 beträgt 1,20 m. Der beidseitige Velostreifen ist so zu markieren, dass in der Summe der geforderte Sicherheitsabstand zu den Längsparkplätzen mitberücksichtigt wird. Im Abschnitt der Car-Abstellplätze wird der Velostreifen auf der Seite der Car-Abstellplätze um 0,50 m verbreitert, um den Fahrkomfort zu gewährleisten und die Sicherheit in diesem Abschnitt zu erhöhen.

Bei Mittelschutzinseln ist eine Fahrbahnverbreiterung zugunsten der Durchgängigkeit für den Fuss- und Veloverkehr vorzusehen. Varianten, die im Bereich der Mittelschutzinseln keine Verbreiterung vorsahen, wurden verworfen.

Alleenkonzept / Begrünung

Grundsätzlich soll eine Baumallee in Kombination mit den Parkplätzen als Elementband ausgestaltet werden. Ein Baumabstand von rund 14 bis 15 Metern ermöglicht, mit Berücksichtigung der zahlreichen Querungen und privaten Zu- und Wegfahrten im Perimeter, ein durchgehendes Raster, welches dem Strassenzug dem Alleenkonzept entsprechend ein neues, grünes Rückgrat gibt. Einzig auf Höhe des Belvoirparks (Abschnitt Conrad-Ferdinand-Meyer-Strasse bis Mythenquai) sind auf der Südseite anstelle von Bäumen anderweitige ökologisch wertvolle Begrünungselemente vorzusehen. Dies als Ergänzung zur bestehenden grünen Kulisse des Belvoirparks.

MIV / Parkierung

Da kein öffentliches Verkehrsmittel auf der Strecke verkehrt, wird ein 8,50 m breiter Fahrbahnquerschnitt vorgesehen, der im Grundsatz als Kernfahrbahn mit einem 5,00 m breiten Kern ausgestaltet wird. Dies ermöglicht den Begegnungsfall von zwei Pkws, ohne dass diese den Velostreifen mitbeanspruchen. Weiter wurde im Rahmen einer Leistungsfähigkeitsbeurteilung geprüft, ob stadteinwärts vor dem Knoten General-Wille-Strasse/Alfred-Escher-Strasse zugunsten eines durchgehenden Velostreifens sowie einer Begrünung auf einen der zwei bestehenden Vorsortierstreifen verzichtet werden kann.

3.3 Fazit

Basierend auf obenstehenden Überlegungen wurde in Absprache mit den beteiligten Dienstabteilungen die Variante A, jedoch mit einer der Variante B entsprechenden Fahrbahnbreite zu einer Bestvariante weiterentwickelt.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Konzept im städtebaulichen Kontext

Die Alfred-Escher-Strasse ist eine von zwei städtischen Einfallachsen, die vom linken Zürich Seeufer Richtung Innenstadt führen. Gemäss Bedeutungsplan der Stadt Zürich weist die Alfred-Escher-Strasse im Perimeter eine «nachbarschaftliche» Bedeutung auf. Sie bildet eine Scharnierfunktion sowohl zwischen angrenzenden bedeutenden öffentlichen Räumen (Mythenquai/Belvoirpark) und gleichzeitig fand in den letzten Jahren entlang der Alfred-Escher-Strasse eine rege Bautätigkeit statt. Mehrere der repräsentativen, anfangs des 20. Jahrhunderts erstellten Versicherungsbauten wurden saniert oder durch Neubauten ersetzt. Damit die Alfred-Escher-Strasse sowohl ihre nachbarschaftliche Funktion als auch die Funktion als verbindende Achse erfüllen kann, wird das nachfolgende Gestaltungskonzept vorgeschlagen und entsprechend ausgearbeitet.

Gestaltungskonzept

Durch die Verlegung der Parkplätze auf Trottoirniveau und deren Integration in ein strassenbegleitendes Elementband wird das heute von den Flächen für den MIV dominierende Erscheinungsbild der Alfred-Escher-Strasse massgeblich verändert und siedlungsorientiert ausgestaltet. Die Seitenbereiche werden vergrössert und der Fahrbahnquerschnitt reduziert. So können in der heute nur punktuell begrüneten Alfred-Escher-Strasse durchgehend Bäume gepflanzt und Grünflächen ermöglicht werden. Weiter reduzieren sich damit die Distanzen, um die Strasse zu queren.

Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten

Durch die Flächenumverteilung Richtung Fuss- und Veloverkehr sowie Grünraum schafft das Projekt neue Raumqualitäten für die Quartierbevölkerung und die dort ansässigen Unternehmen. Durch schattenspendende Bäume und Grünelemente sowie die Durchgängigkeit wird insbesondere die Längsbeziehung für den Fussverkehr massgeblich aufgewertet.

Verkehrsmassnahmen

Mit dem Projekt wird auf der Alfred-Escher-Strasse auch die im Richtplan eingetragene Veloverbindung umgesetzt. Neu kann der MIV nur noch geradeaus weiter auf der Alfred-Escher-Strasse stadteinwärts fahren. Ein Rechtsabbiegen stadteinwärts Richtung General-Wille-Strasse ist nicht mehr möglich. Diese Beziehung bleibt aber durch bereits bestehende Routen über die Querstrassen weiterhin abgedeckt.

Verkehrssicherheit

Bei der Breitingenstrasse wird die Strassenquerung der kommunalen Veloroute durch das Vorsehen eines geschützten Querungsbereichs verbessert. Weiter werden alle vorgesehenen Fussgängerstreifen mit einer Mittelschutzinsel ausgestattet. Dies trifft auch auf die auf Höhe Belvoirpark querende Fusswegverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität zu.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Das Konzept sieht beidseitig ein 4,50 bis 4,80 m breites Trottoir inklusive «Elementband» vor. Dieser wird in seiner Funktion so aufgeteilt, dass durchgehend ein mindestens 2,25 m breiter Bereich als Trottoir zur Verfügung steht. Die seitlichen Einmündungen werden neu einheitlich als Trottoirüberfahrten ausgestaltet, was zur Qualitätssteigerung der Längsbeziehung für den Fussverkehr beiträgt.

Für den Veloverkehr werden beidseitig 1,75 m breite Velostreifen (inkl. Sicherheitsabstand zur Längsparkierung) vorgesehen. Durch die Ausgestaltung der Alfred-Escher-Strasse als Kernfahrbahn wird das Velo-Hauptnetz umgesetzt. Die beiden strassenquerenden kommunalen Velorouten werden durch das Vorsehen eines geschützten Mittelbereichs (Höhe Breitingenstrasse) als Querungsmöglichkeit im Schatten der Mittelschutzinsel (Höhe Conrad-Ferdinand-Meyer-Strasse) ebenfalls aufgewertet. Im Bereich des neu geschaffenen Elementbandes werden zudem an ausgewählten Stellen zusätzliche Veloabstellplätze vorgesehen.

4.3 Hitzeminderung

Von den im Projektperimeter bestehenden acht Bäumen werden sechs aufgrund der Projektbedürfnisse (Anpassung der Inseldurchfahrtsbreite auf die Ansprüche des Veloverkehrs) gefällt und durch neue ersetzt. Dies ergibt ein Total von neu 57 Bäumen.

Durch die Umsetzung der beidseitigen Baumreihen sowie das Vorsehen von zusammenhängenden Grünflächen, soweit diese die Parkierung sowie die Ein-/Ausfahrten und Querungen erlauben, wird der Strassenraum klimaverträglicher ausgestaltet. Bei den Einmündungen der Breitingen- sowie der Sternenstrasse werden zudem punktuelle «Cool-Clumps», so genannte dichte Biomasse-Pakete, vorgesehen. Durch die hohe Dichte an Vegetation entsteht ein rascher Effekt zur Hitzeminderung. Die Bäume tragen mit ihrer Verdunstungsleistung und dem Schattenwurf massgeblich zur Kühlung des urbanen Raums bei und wirken sich als Lebensraum für Flora und Fauna positiv auf die Stadtökologie aus. Die vorgesehenen entsiegelten Flächen können Regenwasser zurückhalten und damit bei Starkregenereignissen das Abwassersystem entlasten.

4.4 Parkierung

Um sowohl das Alleenkonzept und damit gleichzeitig auch Massnahmen zur Hitzeminderung umsetzen zu können als auch für die Bereitstellung eines Ersatzstandortes für die Car-Abstellplätze, müssen von den 65 im Perimeter bestehenden Blaue-Zone-Parkplätzen 29 abgebaut werden. 36 Blaue-Zone-Parkplätze werden als Längsparkierung mit Sicherheitsabstand auf Trottoirniveau neu erstellt.

Zwischen Sternen- und Conrad-Ferdinand-Meyer-Strasse sind fünf Car-Abstellplätze als Alternativ- oder Ersatzstandort für die bestehenden Car-Abstellplätze am Mythenquai eingeplant. Zur Sicherstellung der Aufwärtskompatibilität bei einem allfällig späteren Wegfall dieser Raumansprüche werden die Car-Abstellplätze ebenfalls auf Trottoirniveau angeordnet. Damit seitlich ein dem Personenaufkommen entsprechendes genügend breit dimensioniertes Trottoir umgesetzt werden kann, muss die bestehende Heckenbepflanzung längs des Swiss Re-Gebäudes Alfred-Escher-Strasse Nr. 77 auf einem 35 cm breiten Streifen angepasst werden.

Zürich, 29. September 2022 ano

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel