



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Limmat- und Utoquai

Limmatquai Nr. 18 bis Rämistrasse

Bau Nr. 03041

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite / Potenzial	3
2	Zielformulierung	5
3	Mitwirkung der Bevölkerung	6
4	Projektbeschrieb	7
4.1	Konzept	7
4.2	Fussverkehr	7
4.3	Veloverkehr	7
4.4	Öffentlicher Verkehr	8
4.5	Hitzeminderung	8
4.6	Lärmschutz	9
4.7	Parkierung	9
4.8	Anlieferung und Entsorgung	9

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Ursprünglicher Auslöser für die Ausarbeitung eines Strassenprojekts ist die Motion 2006/3, die 2008 als Postulat angenommen wurde. Im Postulat wurde ein vom motorisierten Verkehr befreiter Raum zwischen Helmhaus und Bellevueplatz gefordert, der zu einer Boulevard-Promenade umzugestaltet sei. Im Zuge einer Vorstudie wurde eine Bestvariante ausgearbeitet und 2013 eine Planaufgabe nach §13 Strassengesetz (StrG) durchgeführt. Kern des aufgelegten Projekts war die Aufhebung eines Fahrstreifens im Utoquai sowie die Neugestaltung der «Hungerinsel». Die anschliessend begonnene Projektierungsphase wurde 2015 sistiert. 2019 erfolgte die Wiederaufnahme der Projektierung und Überarbeitung des Projekts mit erneuter Planaufgabe nach §13 StrG 2022.

Mit der Wiederaufnahme der Projektierung erfolgten diverse Anpassungen des bisherigen Projekts, so u.a. die Überarbeitung des Konzepts «Hungerinsel» mit Fokus auf den Baumerhalt sowie vertiefte Untersuchung von Möglichkeiten zur Hitzeminderung im gesamten Projektperimeter. Ein weiteres Thema ist die Umsetzung einer Velovorzugsroute (VVR) am Limmat- und Utoquai.

1.2 Randbedingungen

Der zu bearbeitende Perimeter befindet sich zwischen Altstadt mit den Stadtplätzen Schiffplätzli- und Hechtplatz auf der Ostseite, der Limmat auf der Westseite, dem Haus Rämistrasse Nr. 5 als abschliessendes Gebäude zum Bellevue und Richtung Norden die Haltestelle «Helmhaus» auf Höhe der Kirchgasse. Als raumprägendes Element spannt sich das baumbestandene Dreieck der sogenannten «Hungerinsel» auf, deren Ränder durch die beiden Strassen Limmat- und Utoquai sowie das genannte Gebäude an der Rämistrasse begrenzt werden. Zwischen Fahrbahn und der kürzlich sanierten Treppenanlage zur Limmat besteht bereits heute eine platzartige Situation mit Baumreihen. Der Stadtraum an der Schnittstelle von Niederdorf, Limmat und See gelegen, hat grosse Bedeutung für die Stadtbewohner*innen aber auch für die Besucher*innen Zürichs und ist von internationaler Bedeutung gemäss Bedeutungsplan der Stadt Zürich.

1.3 Defizite / Potenzial

Durch die Tramführung in Mittellage am Limmatquai und zwei Fahrstreifen im Utoquai wird der Stadtraum heute stark durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) und ÖV geprägt. Das führt allgemein zu einer eingeschränkten Verknüpfung des Niederdorfs mit dem Limmatraum mit negativen Auswirkungen für den Fussverkehr. Am Utoquai besteht heute zudem keine Veloinfrastruktur.

Hungerinsel

Am nördlichen Ende der «Hungerinsel» entstand 2020 anlässlich des 150-jährigen Bestehens der Wasserversorgung der Stadt Zürich ein neuer grosser Brunnen. Der Standort wurde vor der Durchführung eines Wettbewerbs mit Blick auf die zu erwartenden Gestaltungsmaßnahmen im Rahmen des Strassenprojekts Limmatquai / Utoquai festgelegt. Der Brunnen bildet einen ersten Baustein für die Aufwertung des Stadtraums aus Sicht des Fussverkehrs. Die weiter südlich anschliessende, heute mit einem Zaun eingefasste gekieste und baumbestandene Fläche, wird schon seit geraumer Zeit durch das Restaurant Terrasse als Boulevardgastrofläche genutzt. Der Baumbestand befindet sich in einem mittelmässigen bis schlechten Zustand. Die Bäume sollen, solange keine Gefahr für den Fussverkehr besteht, erhalten und wenn notwendig sukzessive ersetzt werden. Ein wichtiges Projektziel ist die stärkere Öffnung des Platzraums auch für eine nichtkommerzielle Nutzung sowie eine bessere Durchlässigkeit für den Fussverkehr zur Verknüpfung von Niederdorf und Limmatraum.

Riviera

Aufgrund der festgestellten akuten Baufälligkeit der Treppenanlage erfolgte 2021 eine vorgezogene Sanierung. Die heutige Allee aus Schnurbäumen befindet sich trotz des eher geringen Alters von etwa 15 Jahren in einem schlechten Zustand. Die Bäume generieren zudem unterdurchschnittliche Zuwächse.

Mit Blick auf die Umsetzung von hitzemindernden Massnahmen soll vor allem für diesen Bereich eine Stärkung des Stadtgrüns und Möglichkeiten zur Verbesserung der Wachstumsmöglichkeiten von Bäumen untersucht und umgesetzt werden. Ein weiterer Aspekt ist die Stärkung der Aufenthaltsqualität an einem attraktiven Ort mit Bezug zur angrenzenden Limmat.

2 Zielformulierung

Stadtraum

- Entwicklung eines Stadtraums mit hoher Aufenthaltsqualität
- Umsetzung von Massnahmen zur Hitzeminderung (Konzept Schwammstadt)

Fussverkehr

- Stärkung der Fusswegebeziehungen zwischen Niederdorf und Limmat
- Stärkung der Fusswegbeziehung längs der Limmat und dem Niederdorf
- Schaffung grosszügiger und attraktiver Trottoir- und Aufenthaltsflächen

Veloverkehr

- Umsetzung einer Veloinfrastruktur gemäss dem städtischen Velonetzplan sowie den vorliegenden Richtplaneinträgen
- Ausgestaltung der Velorouten gemäss den Vorgaben der Velostandards der Stadt Zürich

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Erhalt der bestehenden Betriebsqualität des Tram- und Busverkehrs

Motorisierter Verkehr

- Erhalt der bestehenden Verkehrsbeziehungen
- Erhalt der Leistungsfähigkeit

Gleisanlagen

- Sanierung der bestehenden Gleisanlagen

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz vom 21. Januar 2022 bis 21. Februar 2022 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt 10 Einwendungen mit 24 Anträgen eingegangen. Die Anträge betrafen unterschiedliche Aspekte wie die Ausgestaltung der Veloinfrastruktur und Veloführung, das Angebot an Taxistandplätzen, Güterumschlag und Parkplatzflächen für den motorisierten Verkehr oder den Umgang mit den bestehenden Boulevardgastroflächen. Von den 24 Anträgen konnten 11 ganz oder teilweise im Projekt berücksichtigt werden.

4 Projektbeschreibung

4.1 Konzept

Übergeordnete Ziele sind die Schaffung von mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Umsetzung von Massnahmen zur Hitzeminderung. Um das zu erreichen, ist unter anderem die Aufhebung eines Fahrstreifens im Utoquai und damit auch des Rechtsabbiegers in Richtung Quaibrücke vorgesehen. Dadurch entsteht Platz zur Erstellung eines Velowegs im Gegenverkehr entlang des bestehenden Trottoirs. Gleichfalls aufgehoben wird der heute als Sackgasse ausgebildete Fahrstreifen am Limmatquai in Fahrtrichtung Bellevue. Künftig kann der im Mischverkehr Tram/MIV geführte Verkehr rechts in die Rämistrasse abbiegen und weiter Richtung Quaibrücke fahren. Ein weiterer Aspekt ist die Verbesserung der heutigen Querungssituation auf Höhe des Schifflandeplatzes. Die geplanten Massnahmen wurden auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems hin geprüft und durch das Amt für Mobilität des Kantons bestätigt.

Neben verkehrlichen Massnahmen stehen die «Hungerinsel» und Riviera im Fokus zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität wie auch des Stadtklimas. Neben zusätzlichen Baumpflanzungen, der Erstellung von sogenannten Bauminselfen mit Sitzmöglichkeiten im Abschnitt der Riviera soll auch die Verwendung einer Natursteinpflasterung mit versickerungsfähigen Fugen in den Trottoir- und Platzflächen zur Aufwertung des Stadtraums beitragen. Zudem findet der bereits heute am nördlichen Limmatquai und Nieder- bzw. Oberdorf verwendete Naturstein seine gestalterische Fortsetzung. Die Oberfläche des verwendeten Pflastermaterials wird zur Verbesserung der Ebenheit zusätzlich behandelt und entspricht somit der Norm SN 640075 «Fussgängerverkehr, Hindernisfreier Verkehrsraum».

4.2 Fussverkehr

Die Situation für den Fussverkehr wird wesentlich durch die Optimierung der Trottoirbreiten und damit einhergehend einer Verschmälerung der Fahrbahn in beiden Strassen verbessert. Auf Höhe des Schifflandeplatzes wird die bereits heute bestehende Querung weiter für den Fuss- und Veloverkehr ausgebaut und optimiert.

4.3 Veloverkehr

Der auf dem Veloweg in Richtung Haltestelle «Helmhaus» geführte Veloverkehr wird aus Sicherheitsgründen nach dem U-Turn im rechten Winkel über das Limmatquai und die Tramgleise weiter Richtung Helmhaus geleitet. Am Limmatquai selbst entstehen beidseitig Velostreifen mit einer Breite von 2,00 m zzgl. einem Sicherheitsabstand von 0,70 m zu Güterumschlag, Taxi-Standplätze und Car-Standplatz.

Auf Höhe des Utoquais wird ein Veloweg im Gegenverkehr mit einer Breite von 4,00 m umgesetzt, der bis zur Rämistrasse oder Quaibrücke geführt wird. Aufgrund von Einwendungen wird der geplante Veloweg an den bestehenden Veloweg auf der nördlichen Brückenseite angebunden. In diesem Zusammenhang soll auch die Fahrbeziehung Richtung Bellevue ermöglicht werden.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Im Perimeter verkehren die Tramlinien 4 und 15. Die Tramgleise werden in alter Lage saniert. Über das Limmatquai, U-Turn und weiter in das Utoquai wird die Regionalbuslinie 912/916 geführt. Der Fahrstreifen im U-Turn ist auf die Befahrbarkeit eines Doppelgelenkbusses ausgelegt.

4.5 Hitzeminderung

Im Bereich der Riviera soll eine neue dreireihige Baumallee gepflanzt werden. In der mittleren Reihe sind drei mit einer Rundbank eingefasste Pflanzinseln mit Bäumen und Sträuchern vorgesehen. Damit die Bäume gute Wachstumsbedingungen erhalten, werden die einzelnen Baumgruben unterirdisch miteinander verbunden. Eine weitere Massnahme ist die in den Platz- und Trottoirflächen vorgesehene Natursteinpflasterung, die mit versickerungsfähigen Fugen ausgebildet wird. Zusätzlich wird das Regenwasser des Platzes in die Baumgruben geführt, wo es verzögert in den Untergrund versickern kann. Der Veloweg wird mit einem offenporigen und damit sickerfähigen Asphaltaufbau erstellt.

Baumbilanz	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
	51	19	35	67	+16

Beläge in m2	Asphalt bestehend	8 600	Asphalt neu	3 855
	Pflasterung bestehend	800	Pflasterung neu	4 630
	Chaussierung/ Kiesbelag bestehend	330	Chaussierung/ Kiesbelag neu	335
	Offenporiger Asphalt bestehend	0	Offenporiger Asphalt neu	900

4.6 Lärmschutz

Das Strassenbauprojekt ist als wesentliche Änderung einzustufen, womit eine Lärmsanierung bei Überschreitung der Grenzwerte grundsätzlich erforderlich ist. Entlang des Limmatquais liegt die Lärmbelastung teilweise über dem IGW, während dies entlang des Utoquais, ausser an einem betrieblich genutzten Gebäude, nicht der Fall ist. Auf beiden Strassen ist bereits heute Tempo 30 signalisiert. Die vorgesehenen Anpassungen am Strassenquerschnitt haben keinen Einfluss auf den Lärm.

Folgende lärmarme Asphaltbeläge sind vorgesehen:
Limmatquai AC8 H (lärmarm)

4.7 Parkierung

Die bestehenden 6 weissen Parkplätze am Limmatquai werden aufgehoben. Das Gebiet ist mit dem ÖV gut erschlossen. Zudem gibt es beim nahegelegenen Sechseläutenplatz eine Tiefgarage. Der bestehende rollstuhlgerechte Parkplatz am Limmatquai wird neu am Utoquai angeboten.

4.8 Anlieferung, Entsorgung, Taxi, Car

Die heute bestehenden mobilen Müllcontainer (u.a. im Bereich der Hungerinsel) werden durch 4 zusätzliche Unterflurcontainer am Limmatquai und auf dem Hechtplatz ersetzt.

Der Güterumschlag wird mit den Taxi-Standplätzen kombiniert. Das bedeutet, dass zwischen 5.00 und 19.00 Uhr die Flächen für den Güterumschlag freigegeben sind. Für den teilweisen Entfall der Güterumschlagplätze am Limmatquai werden als Ausgleich die bestehenden Halteverbote in der Schifflande aufgehoben. Wie im Bestand gibt es am Limmatquai 2 Taxi-Standplätze ganztägig und weitere 5 Taxi-Standplätze kombiniert mit dem Güterumschlag.

Der geplante Car-Standplatz wird neu auf Höhe des Hechtplatzes platziert.

Zürich, 30. August 2023 ham

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

