



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss § 13 Strassen- gesetz

Projekt: Giesshübelsteg Nord

Abschnitt: Eichstrasse – Sihluferweg

Bau Nr. 20146

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Defizite / Potenziale	3
2	Variantenstudium	4
2.1	Variantengenerierung	4
2.2	Variantenbewertung und Variantenentscheid	6
2.3	Fazit	6
3	Bestvariante	7
3.1	Konzept	7
3.2	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	7
3.3	Hitzeminderung	7
3.4	Parkierung	7
3.5	Anlieferung und Entsorgung	8

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Projektauslöser ist die Motion 2018/279 des Gemeinderats. Sie fordert den Stadtrat auf eine kreditschaffende Weisung für ein Projekt zu erarbeiten, das die Lücke der Veloroute beim Bahnhof Giesshübel vom Triemli zum Hauptbahnhof schliesst. Mit einer Machbarkeitsstudie wurden im 2020 die Teilabschnitte im genannten Bereich analysiert und erste Möglichkeiten aufgezeigt. Auf Basis dieser Analyse wurde durch das Tiefbauamt (TAZ) das Projekt "Giesshübelsteg Nord" (Bau Nr. 20146) gestartet. Die Varianten zur Querung über die Manessestrasse im Bereich des Bahnhofs Giesshübel wurden weiterentwickelt und nach den in der Machbarkeitsstudie festgelegten Kriterien bewertet.

1.2 Auftrag

Bau einer neuen Brücke und eines Bahnübergangs für den Fuss- und Veloverkehr zur Verbindung der Eichstrasse mit dem Sihlufweg inkl. Verbesserung der Anbindung der Eichstrasse an die Manessestrasse für den Fuss- und Veloverkehr basierend auf der Machbarkeitsstudie.

1.3 Defizite / Potenziale

Lückenschluss im Veloroutennetz und Anbindung des Quartiers an den Sihlufweg.

2 Variantenstudium

2.1 Variantengenerierung

Es wurden fünf Lösungsansätze zur Querung der Manessestrasse und der Bahnlinie ausgearbeitet:

Variante 1: Brücke über die Manessestrasse und Bahnübergang

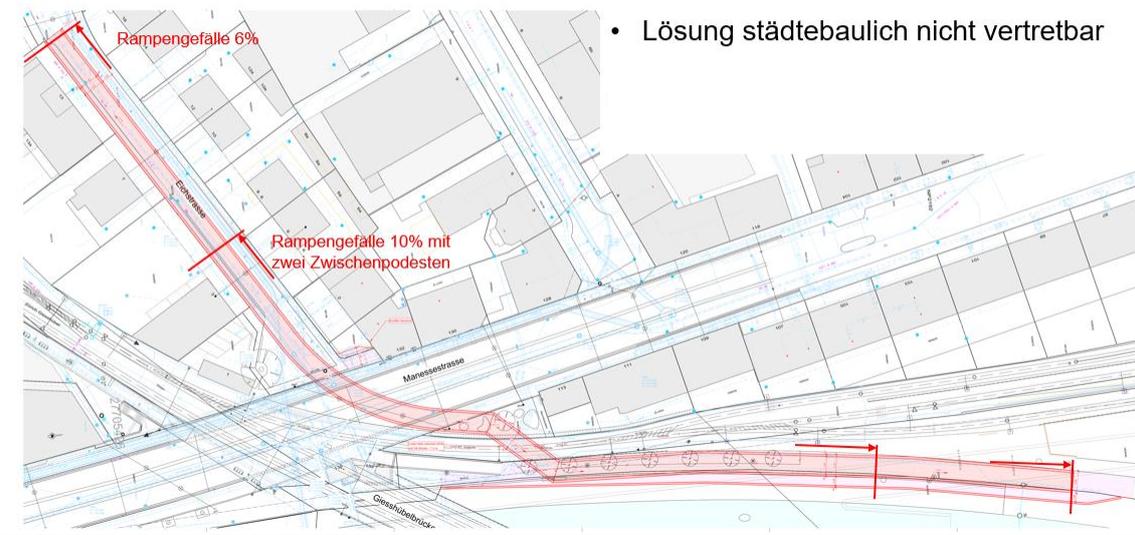
max. Gefälle 10% / lichte Höhe > 2.25m



- Rampengefälle max. 10% (ohne Randbord)
- Lichte Höhe unter Brücke > 2.25m
- Minimaler Eingriff in Gewässerparzelle für Sihlufewegbreite 5.00m nötig
- Wendemanöver möglich, Möglichkeit zur Gestaltung Wendeplatz gegeben
- Wartezeiten beim Bahnübergang

Variante 2: Brücke über die Manessestrasse und die Bahn mit langen Rampen

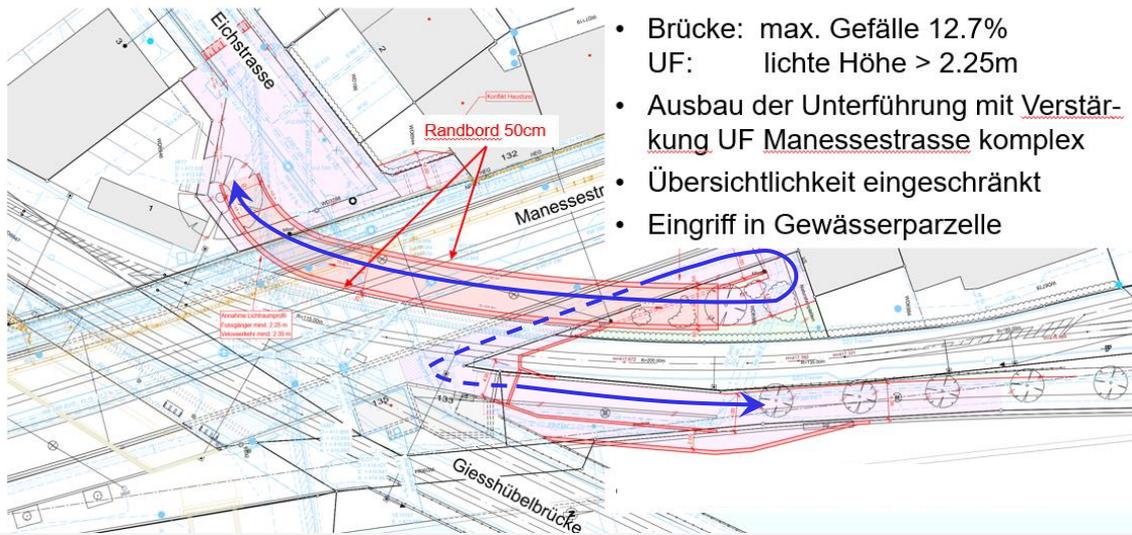
Max. Gefälle 6% / 10%



- Lösung städtebaulich nicht vertretbar

Variante 3: Brücke über die Manessestrasse und Anbindung an die Unterführung Manessestrasse und Bahn

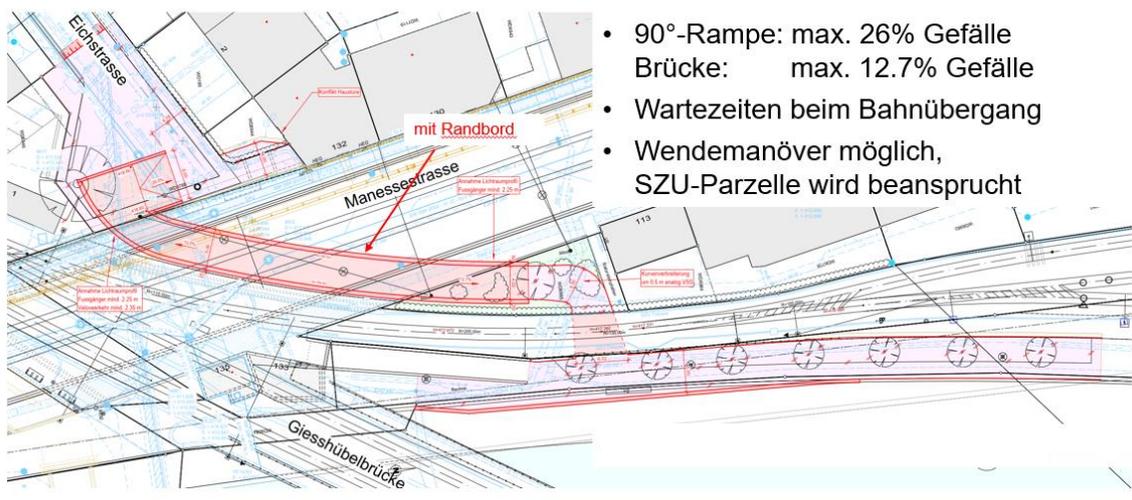
Max. Gefälle 12.7% / lichte Höhe > 2.25m



- Brücke: max. Gefälle 12.7%
- UF: lichte Höhe > 2.25m
- Ausbau der Unterführung mit Verstärkung UF Manessestrasse komplex
- Übersichtlichkeit eingeschränkt
- Eingriff in Gewässerparzelle

Variante 4: Brücke über die Manessestrasse mit 90°-Rampe und Bahnübergang

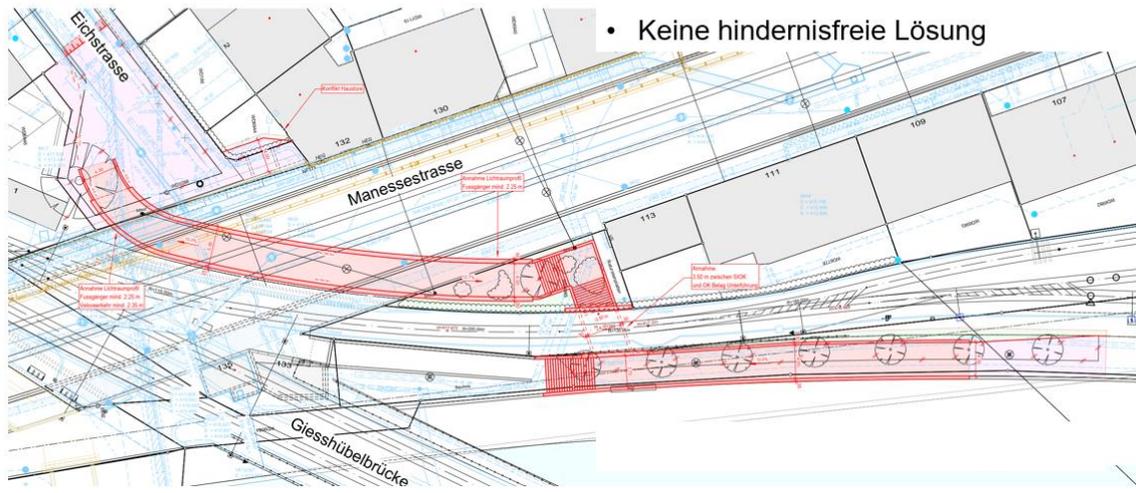
Max. Gefälle 26% (Rampe) / 12.7% (Brücke) / lichte Höhe > 2.25m



- 90°-Rampe: max. 26% Gefälle
- Brücke: max. 12.7% Gefälle
- Wartezeiten beim Bahnübergang
- Wendemanöver möglich, SZU-Parzelle wird beansprucht

Variante 5: Brücke über die Manessestrasse und Bahnunterführung (Treppen)

Lösung mit Treppen



2.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Die Varianten wurden nach dem Erfüllungsgrad des Auftrags, der Nutzungsqualität, der Verkehrssicherheit, der stadträumlichen Qualität und der Kosten bewertet.

In fast allen Belangen, vor allem in Bezug auf Qualität und Effizienz, erreicht die Variante 1 mit kurzer Brücke und ebenerdigem Bahnübergang klar die beste Bewertung:

- Die Anbindung für Fuss- und Veloverkehr wird verbessert und der zu überwindende Höhenunterschied ist möglichst gering.
- Die Auswirkungen der Baumassnahme werden in Hinblick auf die Stadtnatur und die Kosten so gering wie möglich gehalten.
- Es wird so wenig zusätzliche verbaute Fläche wie möglich beansprucht.

Die Bewilligungsfähigkeit eines neuen Bahnübergangs nach Eisenbahngesetz musste bei Variante 1 vorab geklärt und bestätigt werden, wobei die definitive Bewilligung aufgrund der bisherigen Planungstiefe noch nicht erzielt werden konnte.

2.3 Fazit

Die Variante 1 kann den Auftrag am optimalsten erfüllen. Die definitive Bewilligung des Bahnübergangs stellt nach aktuellem Kenntnisstand ein geringes Restrisiko dar.

3 Bestvariante

Neben den unter Punkt «Variantenstudium» aufgeführten Merkmalen der Bestvariante (Variante 1) beinhaltet diese die nachfolgenden Aspekte.

3.1 Konzept

Durch die Brücke und den Bahnübergang wird die Lücke im Velonetz geschlossen. Die direkte Verbindung über die Manessestrasse und die Bahnlinie zum Sihlufeweg verbessert die Anbindung des Quartiers ans Velonetz, erhöht die Nutzungsmöglichkeiten des Quartiers für die Naherholung entlang der Sihl und damit die Möglichkeiten für die Bewohnenden insbesondere nördlich der Bahnlinie.

3.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Sowohl die Fussgängerbeziehungen als auch die Velobeziehungen werden mit dem Schliessen der Lücke im Velonetz stark verbessert.

3.3 Hitzeminderung

Das Projekt wird in den folgenden Projektphase dahingehend optimiert, dass möglichst viele der bestehenden Bäume erhalten werden können oder mindestens eine ausgeglichene Baumbilanz erreicht wird. Neue Versiegelungen sollen minimiert und das anfallende Regenwasser lokal versickert werden. Zusätzliche Flächen zur Entsiegelung bieten sich im Projektperimeter wahrscheinlich keine an.

3.4 Parkierung

Die Parkierung bleibt unverändert.

3.5 Anlieferung und Entsorgung

Die gegenwärtige Situation für die Anlieferung und Entsorgung soll beibehalten werden, damit im Vergleich zum aktuellen Zustand keine Einschränkungen entstehen. In der folgenden Projektphase wird die Situation in der Eichstrasse optimiert, damit die heutige Wendemöglichkeit nicht geschmälert wird.

Zürich, 01.12.2023, boe

Leiter Werterhaltung

Hannes Schneebeili

