

Zürich,
6. April 2011

Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat

Tiefbauamt, neue Strassenverbindung Neufrankengasse, Projektierungskredit, Abschreibung

Am 24. Oktober 2007 reichten Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) und Gemeinderätin Beatrice Reimann (SP) folgende Motion GR Nr. 2007/564 ein:

Der Stadtrat wird eingeladen, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche die Realisierung einer aufs verkehrliche Minimum beschränkten Strasse mit einer vorläufigen Buslösung (im Hinblick auf die Tramlinie 1), zwischen Sihlpost und Hohlstrasse auf der Lagerstrasse, der Neufrankengasse und entlang der Bahnlinie bis zur Hohlstrasse, gemäss regionalem Richtplan der Stadt Zürich, beinhaltet. Der Bus ist, wo möglich und sinnvoll, nicht auf einem Eigentrassee zu führen. Die bestehenden Häuser sind, wenn möglich, stehen zu lassen. Die Hohl- (Abschnitt Hermann Greulich- bis Feldstrasse), Feld-, Schönegg- und Militärstrasse sind zu Quartierstrassen zurückzubauen. Eine Kostenbeteiligung des Kantons Zürich ist anzustreben.

Begründung:

Gemäss regionalem Richtplan der Stadt Zürich ist die Linienführung der überkommunalen Strasse wie auch der neu zu errichtenden Tramlinie 1 zwischen Hauptbahnhof und Hohlstrasse entlang der Lagerstrasse, der Neufrankengasse und einem neu zu erstellenden Strassenstück von der Neufrankengasse bis zur Hohlstrasse vorgesehen. Das später nicht mehr benötigte Teilstück der Feldstrasse und der Hohlstrasse sind bei Realisierung dieses letztgenannten Strassenstücks zur Abklassierung vorgesehen. Mit der Weisung 64 wird die entsprechende Baulinie gesichert. Die Tramlinie 1 ist in der Zwischenzeit auf der Prioritätenliste der VBZ in den Hintergrund gerückt. Trotzdem erscheint es sinnvoll, dass die Hohl- (Abschnitt Hermann-Greulich- bis Feldstrasse), Feld-, Schönegg- und Militärstrasse möglichst bald vom Quartierdurchgangsverkehr entlastet werden können. Voraussetzung dazu ist eine einfache, am absoluten verkehrlichen Minimum orientierte zweispurige Strasse mit einer rasch umsetzbaren vorläufigen Buslösung, entlang der Lagerstrasse, der Neufrankengasse und einem teilweise neu zu erstellenden Strassenstück zwischen Neufrankengasse und Hohlstrasse. Diese Verkehrsführung soll im Vergleich zu heute keinen Mehrverkehr zulassen. Die Busspuren sind wo möglich auf den MIV-Spuren zu halten, wo nötig auf einem Eigentrassee. Die Festsetzung der Baulinie gemäss Weisung 64 und die neue Verkehrsführung bieten einerseits Rechtssicherheit für eine zukünftige Quartierentwicklung, andererseits wird damit eine starke städtebauliche Aufwertung an der Feld-, Schönegg- und Militärstrasse ermöglicht. Bei einem konkreten Projekt wird insbesondere zu berücksichtigen sein, wie die neue Strasse ausgestaltet sein muss, damit die Lärmbelastungen aus dem Strassenverkehr möglichst gering gehalten werden können und ebenso, wie die Lage der neuen Haltestellen so optimiert werden können, dass durch die Verschiebung der Buslinie möglichst kurze Zugangswege aus dem Quartier entstehen.

Nachdem der Stadtrat am 12. März 2008 dem Gemeinderat beantragt hatte, die Motion in ein Postulat umzuwandeln (StRB Nr. 271/2008), hielt der Gemeinderat mit Beschluss vom 26. März 2008 daran fest, dass der Vorstoss als Motion zu behandeln sei und überwies diese an den Stadtrat.

Mit Weisung vom 16. Dezember 2009 hat der Stadtrat eine Fristverlängerung um ein Jahr bis 26. März 2011 beantragt (StRB Nr. 1657/2009). Der Gemeinderat hat dem Antrag am 13. Januar 2010 zugestimmt.

Mit der vorliegenden Weisung wird der Motion entsprochen und ein Projektierungskredit für die neue Strassenverbindung Neufrankengasse mit einer vorläufigen Buslinie beantragt.

a) Ausgangslage

Baulinienvorlage Gleisfeld Neufrankengasse

Die Baulinienvorlage Gleisfeld Neufrankengasse, welcher die heute rechtskräftigen Baulinien entstammen, wurde vom Stadtrat im Jahre 2006 dem Gemeinderat überwiesen und von diesem – mit einer Änderung die Verlängerung der Dienerstrasse betreffend – mit Beschluss Nr. 2858 vom 26. März 2008 festgesetzt (GR Nr. 2006/491). Dagegen wurde das Referendum ergriffen. In der Volksabstimmung vom 30. November 2008 wurde die Baulinienvorlage mit rund 62 Prozent der Stimmen angenommen. Die Volkswirtschaftsdirektion hat die Baulinienvorlage am 28. September 2009 genehmigt (Geschäft 1061/06), womit die neuen Baulinien rechtskräftig wurden.

Die vormals geltenden Baulinien waren bereits 1925 festgelegt worden und wurden ohne Rücksicht auf die bestehende Bebauungsstruktur mitten durch das Quartier gezogen. Es bestand somit einerseits ein Bedürfnis nach Klärung der städtebaulichen Situation wie auch nach einer verbindlichen Raumsicherung für die im Regionalen Richtplan vorgesehene Verbindung für eine neue Staatsstrasse mit Radweg und eine neue Tramlinie zwischen der Lang- und der Hohlstrasse. So entstand die vorliegende Linienführung mit einem Baulinienquerschnitt von durchschnittlich 28 m. Auf der Grundlage dieser Neufestsetzung der Baulinien können die weiteren Planungsschritte eingeleitet werden.

Tram 1

Mittelfristig beabsichtigen die VBZ, die stark ausgelastete Buslinie 31 vom Hauptbahnhof bis Bahnhof Altstetten (bzw. bis Schlieren/Stadtbahn Limmattal) durch eine Tramlinie zu ersetzen (gemäss VBZ Liniennetzkonzept 2025 ein Projekt für die Zeit nach 2025). Studien haben gezeigt, dass dafür im Kreis 4 nur der Korridor Lagerstrasse - Neufrankengasse in Frage kommt.

Stadtraum HB, Lagerstrasse

Das Areal zwischen den SBB-Gleisen und der Lagerstrasse wird in den nächsten Jahren neu überbaut und es entstehen Wohnungen, Büros und Dienstleistungsflächen. Diese sollen über die Lagerstrasse erschlossen werden, die dementsprechend ausgebaut werden muss.

Für die Lagerstrasse ist ein Strassenprojekt in Ausarbeitung. Sie soll gemäss Richtplan als Hauptachse für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr (öV) und den Veloverkehr sowie als Erschliessung für die neue Überbauung ausgebaut werden. Zusammen mit der Neufrankengasse kann eine neue Achse geschaffen werden, welche die Quartierstrassen entlastet. Gemäss diesem Projekt werden die Velos in beiden Richtungen nördlich der MIV- und Busfahrbahnen auf einem separaten Weg geführt, um eine attraktive und sichere Anbindung über die Europaallee an den Hauptbahnhof zu ermöglichen. Diese Anordnung ist somit eine Randbedingung für den Anschluss der Neufrankengasse am Knoten Langstrasse.

Neues Verkehrskonzept Langstrasse

Für das Gebiet rund um die Langstrasse ist ein neues Verkehrsregime ausgeschrieben und inzwischen rechtskräftig geworden. Damit soll eine Aufwertung der Langstrasse durch eine Umlagerung des MIV primär auf die Ankerstrasse und sekundär auf die Feldstrasse erreicht werden.

Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung

Im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung N4/N20 wurde im August 2010 die Einmündung der Seebahn- in die Hohlstrasse umgenutzt (Gegenverkehr in der Seebahnstrasse) und wird noch fertig umgebaut. Die Einmündung ist verkehrlich sehr stark ausgelastet und kann nicht zusätzlich belastet werden.

SBB-Überführung Hohlstrasse (über den Seebahngraben)

Die Brücke der SBB ist in einem schlechten baulichen Zustand. Die SBB prüfen derzeit Sanierungs- und Neubauvarianten. In diesem Rahmen können bzw. müssen allfällige städtische Wünsche und Anforderungen im Frühjahr/Sommer 2011 definiert werden.

b) Projekt

Die Baulinien sichern den Ausbau der bestehenden Neufrankengasse und deren Verlängerung entlang des Gleisfelds bis zur Hohlstrasse. Der neue Strassenabschnitt ist noch nicht benannt worden. Vorliegend wird der Einfachheit halber der ganze Abschnitt von der Lang- bis zur Hohlstrasse als Neufrankengasse bezeichnet.

Mit einer Planungsstudie hat das Tiefbauamt die technischen und verkehrlichen Eckpunkte für ein Strassenprojekt Neufrankengasse mit vorläufigem Busbetrieb ausgelotet sowie die Bau- und Projektierungskosten grob geschätzt.

Technische Eckpunkte

Mit der neuen Strasse werden auch neue Werkleitungen gebaut. Deren Lebensdauer ist deutlich länger als der Zeitraum, in welchem voraussichtlich ein Busvorläufer betrieben würde. Damit die Werkleitungen nicht vorzeitig abgeschrieben und beim Bau der Tramlinie 1 ersetzt werden müssen, ist anzustreben, dass sie nicht unter dem künftigen Tramtrasse liegen. Die Planungsstudie hat gezeigt, dass dies voraussichtlich auf dem grössten Teil der Strecke machbar sein wird. Im Bereich der Häuser Neufrankengasse 6 und 14 ergibt sich allerdings ein Konflikt. Gemäss Motion sind die bestehenden Häuser wo möglich stehen zu lassen, für das künftige Tramprojekt ist aber aus städtebaulichen Gründen eine gradlinige Führung und damit der Abbruch der beiden Häuser Neufrankengasse Nr. 6 und 14 vorgesehen. Die Planungsstudie sieht vor, dass die neue Strasse einstweilen im Sinne eines Provisoriums um die beiden Häuser geführt werden soll. Die Auswirkungen auf die Werkleitungen müssen genau geklärt werden. Ziel ist, dass die neu gebauten Werkleitungen beim Trambau bestehen bleiben können.

Die Planungsstudie hat gezeigt, dass unabhängig von der noch zu erarbeitenden Bestvariante die Gebäude Neufrankengasse 9, 15, 25, 27 und 29, Schöneggplatz 9, Feldstrasse 147 und 149, Gamberstrasse 8, Brauerstrasse 118, 120, 122, 124 und 130, sowie der Anbau der Brauerstrasse 126 der neuen Strasse weichen müssen. Kritisch ist das Gebäude Gampers- trasse 9, hier wird erst ein genaueres Variantenstudium zeigen, ob das Haus stehen bleiben kann.

Die SBB-Überführung Hohlstrasse wird, wie erwähnt, saniert oder neu gebaut. Die künftige Oberfläche muss definiert werden (siehe verkehrliche Eckpunkte). Erste Abklärungen der SBB haben zudem gezeigt, dass die Brücke eventuell angehoben werden muss, um den heutigen Anforderungen an das Lichtraumprofil der Bahn genügen zu können.

Die Langstrasse fällt nördlich der Kreuzung mit der Lagerstrasse bzw. Neufrankengasse rasch Richtung SBB-Unterführung ab. Die notwendige Verbreiterung von Lagerstrasse und Neufrankengasse für die neue Verbindung und erst recht das spätere Tram ist technisch schwierig realisierbar und bedingt voraussichtlich aufwändige bauliche Anpassungen.

Im Übrigen sind einstweilen keine ausserordentlichen technischen Probleme zu erwarten.

Verkehrliche Eckpunkte

Die neue Neufrankengasse wird die Verkehrsströme im Quartier nachhaltig verändern. Weil das eingangs erwähnte rechtskräftige neue Verkehrskonzept für die Langstrasse noch nicht umgesetzt ist, können die Veränderungen der Verkehrsströme derzeit noch nicht mit der wünschbaren Genauigkeit prognostiziert werden. Nach der Umsetzung des neuen Verkehrskonzepts Langstrasse müssen dessen Auswirkungen erhoben und deren Folgen auf die Neu-

frankengasse überprüft werden. Die Planungsstudie des Tiefbauamtes unterscheidet deshalb zwischen zwingenden Randbedingungen für die neue Strasse und Optionen, deren Mach- und Wünschbarkeit in den kommenden Planungsphasen noch geklärt werden müssen.

Verkehrliche Randbedingungen

Die Studie hat klar gezeigt, dass die neue Strassenverbindung mit Busvorläuferbetrieb die Militär-, die Schöneegg- und die Feldstrasse deutlich entlasten kann und sowohl für die Buslinie 31 als auch den motorisierten Individualverkehr (MIV) eine attraktive Verbindung sein wird. Aus Kapazitätsgründen können aber an den Knoten an beiden Enden der Neufrankengasse nicht sämtliche Beziehungen angeboten werden und mindestens teilweise sind Busspuren für einen ungestörten Busbetrieb zwingend. Es ist von folgenden verkehrlichen Randbedingungen auszugehen:

- Linksabbiegeverbot (Neufrankengasse -) Hohlstrasse - Seebahnstrasse: Das Abbiegeverbot besteht bereits heute. Der stark ausgelastete Knoten kann keine zusätzliche Abbiegephase verkraften.
- Geradeausfahrverbot Hohlstrasse in Richtung Feldstrasse am neuen Knoten mit der Neufrankengasse: Der neue Knoten Hohlstrasse/Neufrankengasse liegt sehr nahe bei der stark ausgelasteten Abzweigung der Hohlstrasse/Seebahnstrasse, die Stauräume dazwischen sind sehr kurz. Die beiden Knoten müssen deshalb eng koordiniert werden. Unter Berücksichtigung der nötigen Fussgängerübergänge würde die Geradeausspur die Knotenkapazität stark reduzieren.
- Linksabbiegeverbot Neufrankengasse-Langstrasse: Die Kreuzung mit der Langstrasse wird künftig sehr stark ausgelastet sein. In der Langstrasse Richtung Limmatplatz muss zudem auch künftig mit Rückstau gerechnet werden. Würde der Linksabbieger zugelassen, wäre in der Neufrankengasse eine lange zusätzliche Linksabbiegespur erforderlich und der Knoten wäre deutlich überlastet.
- Busspuren: Langfristig ist in der Neufrankengasse eine Tramlinie geplant. Dafür wird ein durchgehendes Eigentrassee in beiden Richtungen erforderlich sein. Dem Auftrag der Motion entsprechend werden aber in einer ersten Phase nur dort separate Busspuren gebaut, wo sie für einen geregelten Busbetrieb nötig sind. Die genaue Länge dieser Busspuren kann erst definitiv bestimmt werden, wenn die Auswirkungen des neuen Verkehrskonzepts Langstrasse erhoben sind. In der Planungsstudie ist das Tiefbauamt auf folgenden Abschnitten von durchgehend einer Busspur ausgegangen: vor der Hohlstrasse für den Bus Richtung Hardplatz, vor der Langstrasse für den Bus Richtung Hauptbahnhof. Falls auf einem Teilstück im Bereich der Schöneeggstrasse auf die Busspur verzichtet werden kann, wird der Platz für eine Schutzinsel für den dort geplanten Fussgängerstreifen benutzt. Ein allfälliger Verzicht auf die Busspur hat auf die notwendigen Hausabbrüche keinen Einfluss.

Verkehrliche Optionen

Wie bereits erwähnt können verschiedene Fragen erst nach Einführung des neuen Verkehrskonzepts Langstrasse abschliessend beantwortet werden. Verschiedene Optionen wie zum Beispiel ein Anschluss der Brauerstrasse an die Neufrankengasse wurden deshalb nur grob geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass deren Auswirkungen durchwegs ganz klar auf das Quartier begrenzt sind. Es stehen sich jeweils Entlastungen für das Quartier und erschwerte Zufahrten ins Quartier gegenüber. Bei der Entscheidungsfindung wird deshalb der Miteinbezug der Anwohnerinnen und Anwohner sowie des Gewerbes sehr wichtig sein.

Ergebnis

Insgesamt hat die Studie aufgezeigt, dass die neue Strassenverbindung mit Busvorläuferbetrieb machbar ist. Sie kann die verkehrlichen Ziele erreichen. Die Buslinie 31 kann mit kürze-

ren und regelmässigeren Fahrzeiten betrieben werden, der MIV kann kanalisiert am Rand des Quartiers zweckmässig abgewickelt werden und für die Velos wird ein attraktiver, komfortabler und schneller Veloweg möglich. Das Quartier kann von spürbar entlasteten Quartierstrassen profitieren.

Termine

Im Hinblick auf eine Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes muss das Projekt Neufrankengasse bis 31. Juni 2012 angemeldet werden (Priorität A, Baubeginn 1.1.2015 - 31.12.2018).

Kosten

Für die Realisierung der etwa 600 m langen neuen Strasse muss gemäss einer Grobkostenschätzung, wegen der noch vielen offenen Punkte mit einer Schätzgenauigkeit von +/- 40 Prozent, mit Kosten von etwa 46 Mio. Franken gerechnet werden, dazu kommt noch der Landerwerb mit voraussichtlich etwa 20 Mio. Franken. Die Kosten werden zwischen Bund (Agglomerationsprogramm), Kanton (Staatsstrasse und Infrastruktur Bus) und Stadt aufgeteilt werden.

Um die weitere Planung und Projektierung in Angriff nehmen zu können, ist die Bewilligung eines Projektierungskredites erforderlich. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Planungsstudie	90 000
Vorstudie mit Gestaltungswettbewerb	500 000
Vorprojekt (inkl. Machbarkeitsstudie für Tram)	450 000
Bauprojekt	800 000
Auflageprojekt, Bewilligungsverfahren, Information	100 000
Mehrwertsteuer 8 Prozent	155 000
Verwaltungskosten 7.5 Prozent	155 000
Schätzgenauigkeit 40 Prozent	860 000
Rundung	-10 000
Total Projektierungskredit	3 100 000

Budgetnachweis

Die Ausgaben sind zurzeit nicht im Ausgaben- und Finanzplan (AFP) 2011 bis 2014 vorge-merkt. Sie werden nach positivem Gemeinderatsbeschluss in den AFP 2012 bis 2015 auf-genommen.

Teuerung

Die Kosten erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Änderung des Baukostenin-de-xes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2010) und der Ausführung.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Für die Projektierung der neuen Strassenverbindung Neufrankengasse mit Bus-vorläuferbetrieb wird ein Projektierungskredit von Fr. 3 100 000.– bewilligt.**
- 2. Die Motion, GR Nr. 2007/564, von Markus Knauss (Grüne) und Beatrice Reimann (SP) vom 24. Oktober 2007 betreffend Umsetzung der Baulinienvorlage Neufran-kengasse, Linienführung der überkommunalen Strasse, wird als erledigt abge-schrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrates
die Stadtpräsidentin
Corine Mauch
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy