



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss § 13 Strassen- gesetz

Tramstrasse

Abschnitt Schörli- bis Saatlenstrasse

Bau Nr. 19200

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Defizite / Potenziale	3
2	Zielformulierung	5
3	Variantenstudium	6
3.1	Variantengenerierung und -entscheid	6
3.2	Fazit	7
4	Bestvariante	9
4.1	Konzept	9
4.2	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	9
4.3	Hitzeminderung	9
4.4	Parkierung	9
4.5	Anlieferung und Entsorgung	10

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Der ursprüngliche Projektauftrag sah vor, das Strassenbauprojekt mit der Erneuerung der Wasserleitung auf diesem Abschnitt zu kombinieren. Aufgrund der dringenden Notwendigkeit die Wasserleitung zu ersetzen, musste jedoch die Umgestaltung der Oberfläche in ein eigenständiges Projekt ausgelagert werden. Nach der Sanierung der Wasserleitung wurde die ursprüngliche Oberfläche wiederhergestellt.

Der Ersatzneubau der Schulanlage Saatlen, die voraussichtlich im August 2027 in Betrieb genommen wird, führt zu Veränderungen bei der bestehenden Grünanlage um das Schulhaus und bei den Erschliessungswegen, wodurch Anpassungen an den umliegenden Strassen erforderlich werden. Der Ersatzneubau gilt somit als Auslöser des vorliegenden Strassenbauprojekts.

1.2 Auftrag

Besondere Aufmerksamkeit muss der Sicherheit der Schulwege sowie des Fussverkehrs beigemessen werden. Es sollen Massnahmen zur Hitzeminderung sowie Baumpflanzungen in Abstimmung mit den benachbarten Grünräumen umgesetzt werden. Die ursprünglich für die Tramstrasse vorgesehene Velovorzugsroute (VVR) wurde in den Herbstweg verschoben. Die Tramstrasse ist als kommunale Veloroute und als Basisnetz der Velostrategie 2030 ausgewiesen.

Die bestehende Wertstoffsammelstelle in der Tramstrasse wird aufgehoben. Als Ersatz soll eine neue, modernere Anlage mit Unterflurcontainern in der Umgebung der Schulanlage integriert werden. Die neue Sammelstelle wird von der Tramstrasse erschlossen und geleert.

1.3 Defizite / Potenziale

Die Tramstrasse ist heute mit einem einseitigen Trottoir ausgestattet. Auf dem Areal der südlich gelegenen Schulanlage verläuft ein öffentlich zugänglicher Fussweg, der in Zukunft an verschiedenen Stellen mit der Tramstrasse verbunden wird. Die bestehenden Parkplatzreihen begrenzen jedoch die Querungsmöglichkeiten und somit auch den Zugang zum Fussweg.

Schulwegquerungen über die Tramstrasse erfolgen am Knoten Schörli-/Tramstrasse, auf Höhe des Burriwegs und im Einmündungsbereich zur Saatlenstrasse. Es ist erforderlich, diese Querungen angemessen zu sichern und auf die künftige Situation abzustimmen.

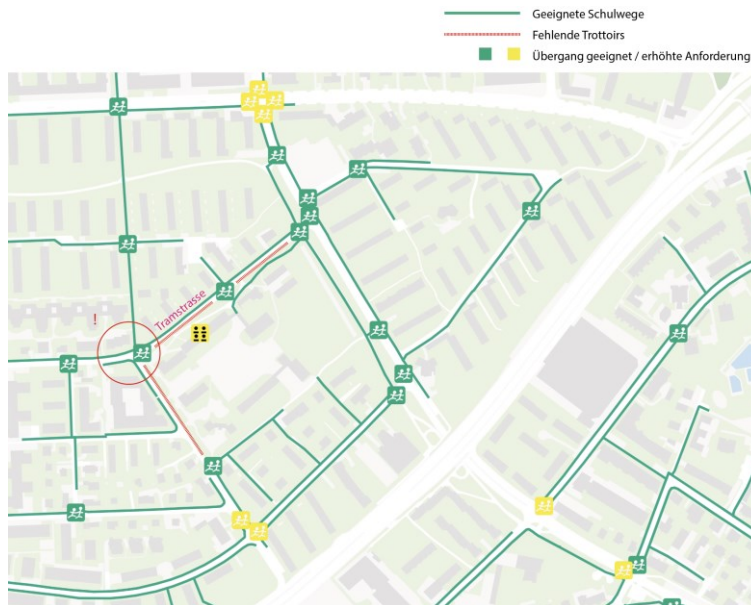


Abbildung 1: Schulwegplan, Quelle www.maps.stadt-zuerich.ch (2023)

Die aktuelle Gestaltung des Strassenraums ist stark monofunktional und weist nur geringe Aufenthaltsqualität auf. Hauptsächlich dient er als Verbindungsweg und Parkfläche. Es mangelt an städtischem Grün.

Die bestehende Wertstoffsammelstelle ist derzeit nur an einer Stelle ohne Querungshilfe durch das Überqueren der Fahrbahn erreichbar. Es muss sichergestellt werden, dass die neue Wertstoffsammelstelle gefahrlos erreicht werden kann.



Abbildung 2: Tramstrasse, Knoten Schörlistrasse, Blickrichtung Saatlenstrasse

2 Zielformulierung

Die Tramstrasse, Abschnitt Schörli- bis Saatlenstrasse, soll zu einem attraktiveren und grüneren Strassenraum transformiert werden. Es sollen Massnahmen ergriffen werden, die sowohl den Fuss- und Veloverkehr fördern als auch die Verkehrssicherheit allgemein und insbesondere für Schulkinder erhöhen. Die Neugestaltung muss zudem eng mit dem Ersatzneubau der Schulanlage Saatlen abgestimmt werden, um einen funktionalen und harmonischen Stadtraum zu gewährleisten.

Die Ziele im Überblick:

- **Stadtgerechte Mobilität**
Hauptziele sind die Verbesserung der Fussgängerfreundlichkeit und die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Diese beinhalten breitere Trottoirs, gut platzierte sowie sichere Querungen und eine sichere Erreichbarkeit des neu gestalteten Fusswegs und der neu platzierten Wertstoffsammelstelle.
- **Positive Umweltauswirkungen**
Angesichts der Herausforderungen durch die Hitzebelastung wird die Neugestaltung auch Massnahmen zur Hitzeminderung umfassen. Dazu gehören entsiegelte Flächen, schattenspendende Bäume, die Vernetzung der Grünräume und nachhaltige Lösungen für die Strassenentwässerung.
- **Attraktiver Lebensraum**
Die Tramstrasse soll durch gezielte Gestaltungsmassnahmen attraktiver werden, wobei der Schwerpunkt auf den Einsatz von mehr Stadtgrün liegt. Weiter soll die Tramstrasse zu einem multifunktionalen Raum werden, der nicht nur Verkehr ermöglicht, sondern auch Raum für soziale Interaktion und Aufenthalt bietet.
- **Koordination Ersatzneubau Schulanlage Saatlen**
Eine enge Koordination mit dem Ersatzneubau der Schulanlage ist essenziell, um Synergien zu nutzen und eine ganzheitliche Entwicklung des Umfelds zu gewährleisten.

3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung und -entscheid

Durch die Analyse unterschiedlicher Varianten kann die bestmögliche Lösung identifiziert werden, die den Anforderungen an Attraktivität, Fußgängerfreundlichkeit und Verkehrssicherheit gerecht wird. Das Variantenstudium wurde zweistufig durchgeführt. In einem ersten Schritt wurden Konzeptvarianten entwickelt, um den Umgang mit dem angrenzenden Stadtraum und weiteren übergeordneten Themen zu definieren. Im zweiten Schritt wurden auf Grundlage des festgelegten Konzepts mehrere Varianten vertieft geprüft.



Abbildung 3: Konzeptvariante «Trottoir-Fahrbahn / Tempo 30»



Abbildung 4: Konzeptvariante «Mischverkehrsfläche / Begegnungszone»

Basierend auf dem ausgewählten Konzept «Trottoir-Fahrbahn / Tempo 30» wurden insgesamt fünf Varianten ausgearbeitet und bewertet. Für die ausgewählte Variante mit Baumgruppen in Grünstreifen wurden zwei weitere Untervarianten, die sich hinsichtlich Anzahl Parkplätze und Querschnittsgestaltung unterscheiden, untersucht. Die ausgewählte Variante bildete die Grundlage für die vorliegenden Planauflegepläne.



Abbildung 5: Untervariante mit Baumreihe (ohne Parkierung)



Abbildung 6: Untervariante mit Baumreihe (mit einzelnen Parkplätzen)

3.2 Fazit

Die favorisierte Variante zeichnet sich insbesondere durch die grosszügige Anzahl von Bäumen, einen ausgedehnten Grünstreifen und entsiegelte Flächen aus. Diese neu geschaffenen Elemente tragen massgeblich zur Schaffung einer ansprechenden Aufenthaltsqualität bei, während gleichzeitig sichere Querungsmöglichkeiten gewährleistet werden. Darüber hinaus ermöglicht die Bestvariante die Integration von Sitzgelegenheiten und ausreichend Veloabstellplätzen. Die Aufhebung der Parkplätze der Blauen Zone

entlang des gesamten Abschnitts eröffnet die Möglichkeit, das bestehende Trottoir angemessen anzupassen und ausreichende Sichtweiten bei den Schulwegquerungen anzubieten. Diese ganzheitliche Lösung vereint somit effektiv Grünflächen, Verkehrssicherheit und eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Das städtebauliche Konzept für die Tramstrasse berücksichtigt sowohl räumliche als auch funktionale Aspekte und gewährleistet eine harmonische Integration in die bestehende und neu gestaltete Umgebung des Schulhauses. Die räumliche Zonierung sieht eine klare Trennung zwischen Verkehrsflächen und Aufenthaltsbereichen resp. Fussgängerflächen vor. Hierbei wird der Stadtraumtyp Quartierstrasse aber gezielt aufgewertet und multifunktionaler ausgestaltet. Durch die Baumpflanzungen, Sitzgelegenheiten und entsiegelten Beläge entsteht eine ausgewogene Balance zwischen Aufenthaltsqualität und Funktionalität, wodurch der öffentliche Raum an Attraktivität gewinnt.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Die Verkehrsmassnahmen beinhalten keine Änderung des Verkehrsregimes. Die Verkehrssicherheit steht im Fokus des Konzepts, indem es nicht nur sichere Querungen ermöglicht, sondern auch gezielte Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion umfasst. So trägt die geplante Aufhebung der Parkplätze der Blauen Zone über den gesamten Abschnitt dazu bei, nicht nur die Flächen für den Fussverkehr zu vergrössern, Bäume zu pflanzen und Hitzeminderungsmassnahmen umzusetzen, sondern auch die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen. Die Verkehrssicherheit wird durch die Anhebung der Fahrbahn (Vertikalversätze), ähnlich wie im heutigen Bestand, an den Schulwegquerungen und am Knoten Schörli-/Tramstrasse wirksam verbessert. Die Fussgängerstreifen an der Einmündung Saatlenstrasse und auf Höhe des Burriweges werden erneut markiert. Im Gegensatz dazu wird der Fussgängerstreifen am Knoten Schörli-/Tramstrasse aufgrund der geplanten Anhebung des gesamten Knotens nicht erneut markiert. In der Saatlenstrasse ist die Umsetzung eines zusätzlichen Fussgängerstreifens mit einer Trottoirnase geplant. Schulkinder, die von dieser Seite kommen, müssen zukünftig nur noch einmal die Fahrbahn überqueren, um das Schulareal zu erreichen.

4.3 Hitzeminderung

Insgesamt können 23 schattenspendende Bäume in mehreren offenen Grünstreifen gepflanzt werden. Die Bereiche zwischen den Baumgruppen können entsiegelt werden, wodurch ein Teil des Regenwassers versickern kann.

4.4 Parkierung

Von den 22 bestehenden Parkplätzen der Blauen Zone werden 21 für die erwähnte Aufwertung und die notwendigen Massnahmen rückgebaut. Es können 16 Veloabstellplätze

erstellt werden, die die Kundschaft der Gastronutzung in der Tramstrasse 235 oder Besuchende der parkartigen Grünanlage nutzen können.

4.5 Anlieferung und Entsorgung

Die künftigen Anforderungen an die Erschliessung der Schulanlage Saatlen, die über die Tram- und Schörlistrasse erfolgt, wurden im vorliegenden Projekt vollumfänglich berücksichtigt. Auch werden mit der Neukonzeption die Zufahrt und eine reibungslose Entleerung der neu platzierten Wertstoffsammelstelle sowie Entsorgung ermöglicht.

Die Neugestaltung stellt weiter sicher, dass im Bedarfsfall ein ungehinderter Zugang für Rettungsfahrzeuge gewährleistet ist und Aufstellflächen für Notfahrzeuge jederzeit bereitstehen resp. nicht belegt sind.

Zürich, 28. März 2024 / eco, Rombo GmbH

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

