



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 13 Strassengesetz

Grünauring

Bändliweg bis Grünastrasse

Bau Nr. 20185

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite / Potenzial	4
2	Zielformulierung	7
3	Mitwirkung der Bevölkerung	8
3.1	Mitwirkung	8
3.2	Variantengenerierung	10
3.3	Variantenbewertung und Variantenentscheid	10
3.4	Fazit	9
4	Projektbescrieb	10
4.1	Konzept	10
4.2	Fussverkehr	10
4.3	Veloverkehr	11
4.4	Öffentlicher Verkehr	12
4.5	Hitzeminderung	12
4.6	Parkierung, Anlieferung und Zufahrt	13

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Das Tiefbauamt plant die Sanierung und Neugestaltung des Grünaurings zwischen Bändliweg und Grünaustrasse sowie die Erneuerung verschiedener Werkleitungen. Der Grünauring soll entsprechend seiner Bedeutung und Funktion umgestaltet werden. Grundlage für die Neugestaltung ist unter anderem das durchgeführte, mehrstufige Partizipationsprojekt «Big Picture Grünau». Nach der Umgestaltung der Oberfläche soll der Strassenraum fussgängerfreundlicher und sicherer sein und zugleich eine höhere Aufenthaltsqualität sowie Multifunktionalität bieten. Zudem wird angestrebt, die Hitzeentwicklung zu reduzieren und die Versickerung von Regenwasser zu ermöglichen. Bestehende Nutzungen wie Parkplätze und Veloabstellplätze etc. sollen nach Bedarf angepasst werden. Die Bushaltestelle ist dabei barrierefrei auszubauen und an zukünftige Anforderungen anzupassen. Eine optimale Abstimmung mit der benachbarten Umgebung, insbesondere dem zukünftigen Quartierpark und den bestehenden Wohn- und Bildungseinrichtungen, ist dabei essenziell.

1.2 Randbedingungen

Den Querungen und Schulwegen entlang des Grünaurings, dem öffentlichen Verkehr, den qualitätsvollen Freiräumen der Wohnsiedlungen Tüffenwies und Werdwies sowie dem geplanten Quartierpark im Bereich der heutigen Schulhauswiese kommt eine besonders hohe Bedeutung zu. Sie sind entscheidend für die Förderung eines sicheren, attraktiven und nachhaltigen Stadtraums und müssen daher angemessen berücksichtigt und einbezogen werden. Um eine abgestimmte Planung mit dem künftigen Quartierpark durchzuführen, wird im vorliegenden Projekt ein Koordinationsperimeter zwischen dem Strassenbauprojekt Grünauring und dem neuen Quartierpark vorgesehen.

Auf die für das Jahr 2025 geplante Optimierung des Busnetzes in Zürich West nimmt das Projekt Grünauring Rücksicht. Die Linie 89 soll neu ab Frankental nach Unterengstringen, Sennenbüel verkehren und so das Limmattal besser an die Stadt Zürich anbinden. Dafür wird die Linie 78, die heute ihren Endhalt im Grünauring hat, neu zwischen Dunkelhölzli, Bahnhof Altstetten und Heizenholz verkehren. Der Endhalt im Grünauring fällt somit weg, die Haltestelle bleibt aber als Linienhaltestelle für die neue Buslinie 35 erhalten, die vom Bahnhof Altstetten über den Grünauring bis zur Endhaltestelle Werdhölzli verlängert wird.

1.3 Defizite / Potenzial

Lage

Der Grünauring entstand in den 1970er Jahren als Teil der Erschliessung der nordöstlich des Grünaurings gelegenen Wohnüberbauung Grünau (Siedlung Tüffenwies). Er mündet im Süden in die Bändlistrasse und im Westen in die Tüffenwies. Die mehrfach abgewinkelten Wohngebäude der Wohnüberbauung Grünau sind in einen durchgängigen, jedoch wenig genutzten Grünraum eingebettet. Auf demselben Areal zwischen Grünauring, Tüffenwies, Meierwiesen- und Bändlistrasse befindet sich die Schule Grünau mit derzeit 16 Klassen (4 Kindergartenklassen und 12 Primarschulklassen), ein Gemeinschaftszentrum, ein Gesundheitszentrum für das Alter sowie weitere Einrichtungen für den täglichen Bedarf. Südlich des Grünaurings befindet sich die in den 2000er Jahren errichtete Siedlung Werdwies. In die Siedlung Werdwies sind eine Kita und ein Lebensmittelgeschäft integriert. Am Grünauring sind die Parkieranlagen der Schule und der Siedlung Grünau sowie die Parkieranlage der Siedlung Werdwies angeschlossen. Auf dem Grünauring selbst bestehen 32 private Parkplätze, die mehrheitlich der Schulnutzung zugeordnet sind, sowie 25 Parkplätze der Blauen Zone.

Stadtraum Strasse

Der Grünauring ist monofunktional gestaltet, stark von privater Parkierung und den Parkplätzen der Blauen Zone geprägt und weist nur sehr wenig Aufenthaltsqualität auf. Seit ihrer Entstehung wurde die Strasse kontinuierlich mit verkehrsberuhigenden Elementen ausgestattet. So sind beispielsweise bei den mit Fussgängerstreifen ausgerüsteten Schulwegquerungen seitliche Versätze angeordnet, die zwar die Verkehrssicherheit erhöhen, aber auch für ein verkehrsfunktionales Strassenbild sorgen. Ein weiteres verkehrsorientiertes Element ist der im Gegenverkehr markierte Radstreifen.

Der Strassenraum des Grünaurings bietet aber auch viel Potenzial, da er zwischen dem künftigen Quartierpark und den erwähnten Wohnsiedlungen eingebettet ist. Die Lage ermöglicht es ihm, als Verbindungsstück zwischen den verschiedenen Nutzungen zu fungieren. Darüber hinaus liegt der Grünauring auf einer übergeordneten Fusswegverbindung, die den Bahnhof Altstetten mit der Limmat verbindet. Durch eine gezielte Umgestaltung könnte der Grünauring in Zukunft nicht nur die Verkehrsfunktion erfüllen, sondern auch die Aufenthaltsqualität erheblich steigern und damit zu einem lebendigen und attraktiven Ort für die Quartierbevölkerung werden.

Verbindung Altstetten - Limmatraum

- 1 Limmatuferweg
- 2 Park/Quartierwiese
- 3 Grünauring
- 4 Siedlungszentrum Grünau
- 5 Fussgängerbrücke
- 6 Bahnhof Altstetten

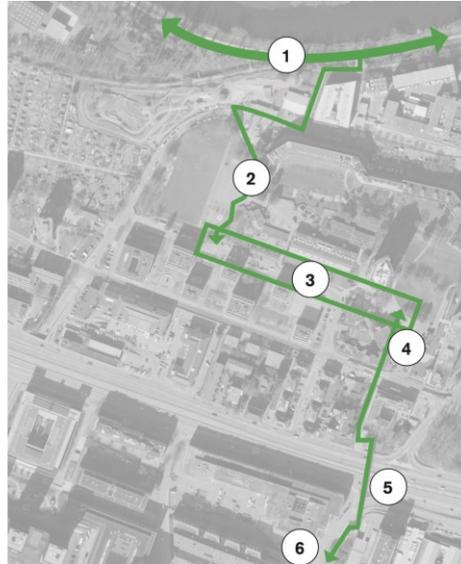


Abbildung 1: Übergeordnete Fusswegverbindung

Verkehrliche Bedeutung

Der Grünauring gilt als Quartier- und Erschliessungsstrasse mit Tempo 30 und Einbahnverkehr ab der Zufahrt Tiefgarage Primarschule. Er ist sowohl für die Wohnsiedlung als auch für das Jugend- und Quartierzentrum nachbarschaftlich bedeutend. Die Strasse weist einen sehr tiefen durchschnittlicher Werktagverkehr (DTV < 700 Fz/Tag) auf.

Das Kompensationspotential für die Parkplätze der Blauen Zone ist aufgrund der zahlreich vorhandenen privaten Parkplätze sehr hoch. Es besteht deshalb die Möglichkeit, sowohl private Parkplätze auf dem Schulgrundstück als auch öffentliche Parkplätze der Blauen Zone aufzuheben.

Das Quartier ist gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Die Buslinie 78 verkehrt auf dem Grünauring und nutzt diesen als Wendeschleife und Endhaltestelle. Die Haltestelle erfüllt nur bedingt die Anforderungen an einen hindernisfreien Zugang. Durch die erwähnten Anpassungen der Buslinienführung über den Bahnhof Altstetten wird per Ende 2025 die heutige End- zu einer Linienhaltestelle.

Der Veloverkehr im Grünauring ist von eher geringer Bedeutung, da die meisten Velofahrenden das gut ausgebaute Angebot auf der Bändlistrasse nutzen. Eine Anpassung der Abbiegemöglichkeit in die Bändlistrasse ist jedoch vorzunehmen, um ein sicheres Abbiegen zu gewährleisten.

Das Fusswegnetz im Quartier ist engmaschig und gut ausgebaut. Allerdings braucht es für die Nutzung der öffentlich zugänglichen Wege auf Privatgrund gute Ortskenntnisse.

Die Durchwegung des Grünauring ist wegen des Tramtrassees bei der Bändlistrasse eingeschränkt. Die Fussgängersicherheit ist von grosser Bedeutung, da die Strasse Teil wichtiger Schulwege für Kindergarten- und Primarschulkinder Grünau ist.

Stadtgrün

Das Quartier bietet grosszügige Grünräume. Der Grünauring und die angrenzende Wohnüberbauung Werdwies weisen allerdings einen eher geringen Anteil an unversiegelten Flächen auf. Vor allem die Parkierungssituation schränkt die Begrünung und Entsiegelung stark ein. Der Baumbestand am Grünauring befindet sich ausschliesslich auf Privatgrund. Zur Hitzeminderung sind deshalb begrünte Flächen mit zusätzlichen Baumpflanzungen sowie optimierten Sickerflächen auf öffentlichem Grund notwendig. Dabei sind die rechtlichen Vorgaben des Grundwasser- und Gewässerschutzes sowie planerischen Festlegungen des Alleenkonzepts zu berücksichtigen.

2 Zielformulierung

Aus der Analyse lassen sich folgende Ziele ableiten.

Stadtraum

- Die Aufenthaltsqualität ist durch gezielte Massnahmen wie die Verbesserung der Fussgängerfreundlichkeit sowie der Schaffung von attraktiven Sitzgelegenheiten oder Spielmöglichkeiten optimiert.
- Das Wohlbefinden aller Nutzergruppen und die soziale Interaktion werden gefördert.

Fussverkehr und Schulwegsicherheit

- Die Flächen für den Fussverkehr sind grosszügig dimensioniert und sicher gestaltet.
- Die Querungen und Anbindung Richtung Altstetten sowie Limmatraum über den Grünauring sind sicher und attraktiv.

Veloverkehr

- Die Sicherheit für den Veloverkehr ist an den Knotenpunkten verbessert.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Die Haltestelle ist als Linienhaltestelle hindernisfrei zugänglich ausgestaltet.
- Die Lage der Haltestelle ist abgestimmt mit dem künftigen Quartierpark und erschliesst die bestehenden Wohnsiedlungen optimal.
- Die Zugänglichkeit der Haltestelle ist durch gezielte Oberflächenmassnahmen sicher ausgestaltet.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Der Parkplatzsuchverkehr ist minimiert.
- Durchgangsverkehr ist auf ein Minimum zu reduzieren.
- Die Zufahrt zu den Parkieranlagen sowie Ver- und Entsorgung der angrenzenden Bebauung mit den unterschiedlichen Nutzungen ist gewährleistet.

Schwammstadt, Begrünung und Hitzeminderung

- Bestehende, vitale Bäume bleiben erhalten
- Neue Standorte für zusätzliche Begrünung und Baumpflanzungen sind geschaffen.
- Die Versickerung, Retention und Verdunstung von Regenwasser vor Ort ist gefördert und tragen so zu einem verbesserten Stadtklima bei.

3 Mitwirkung der Bevölkerung und Variantenstudium

3.1 Mitwirkung

Die Bevölkerung Grünau wurde durch den mehrstufigen partizipativen Prozess «Big Picture Grünau», der auch Grundlage für das Strassenbauprojekt Grünauring ist, frühzeitig miteinbezogen. Im Januar 2022 wurde den Quartiervertretenden, die sich aktiv beim Partizipationsprozess «Big Picture Grünau» engagierten, eine entsprechende Projektanalyse sowie mögliche Stossrichtungen für die Neugestaltung des Grünaurings vorgestellt. Auch fand noch am gleichen Tag eine Begehung im Projektperimeter statt, bei der sich die Teilnehmenden aktiv einbringen konnten.

Nachfolgend wurde im März 2022 im Rahmen einer weiteren Veranstaltung im Zuge des Partizipationsprozesses «Big Picture Grünau» drei grundsätzliche übergeordnete Varianten in Bezug auf das Verkehrsregime vorgestellt und mit den Arbeitsgruppen Grünauring und Arbeitsgruppe Quartierpark diskutiert.

Im Anschluss wurde die Bestvariante zum vorliegenden Auflageprojekt ausgearbeitet. Dabei wurden unter anderem Details betreffend der Begegnungszone, Ausbildung und Lage der Bushaltestelle, zur Gestaltung der Baumscheiben und entsiegelten Flächen sowie zum Standort der Unterflur-Wertstoffsammelstelle getroffen. An der Informationsveranstaltung vom 11. April 2024 wurde das Projekt nochmals einem Kreis aus Quartiervertretenden sowie angrenzenden Grundstückseigentümern vorgestellt.



Abbildung 2: Fokusthemen Grünau aus dem Partizipationsprozesses «Big Picture Grünau»

Erschliessung und Durchwegung	→ Quartierverträgliches Verkehrskonzept für jede Art von Mobilität mit besonderer Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sicherstellen	→ Anbindung Richtung Altstetten und Limmatraum sowie Durchwegung im Quartier durchlässig, effizient und sicher gestalten	→ Fussgänger*Innenfreundliche Aussenräume sicherstellen → Vermeidung von Suchverkehr und Staubildung im Quartier	→ Frühzeitiger und fortlaufender Dialog zwischen Stadt und Quartier
--------------------------------------	--	--	---	---

Abbildung 3: Leitgedanken zur Quartierentwicklung aus dem Partizipationsprozesses «Big Picture Grünau»

3.2 Variantengenerierung

Unter Berücksichtigung des Projektauftrags sowie der Zielformulierung wurden entsprechende Varianten erarbeitet und qualitativ bewertet.

Untersucht wurden dabei folgende übergeordnete stadträumliche Varianten:

- Variante 1: Verkehrsregime Tempo 30 bleibt über den Gesamtperimeter erhalten
- Variante 2: Kombination aus Tempo-30-Zone und grosszügiger Begegnungszone (>50% Verkehrsregime Tempo 20)
- Variante 3: Kombination aus Tempo-30-Zone und verkürzter Begegnungszone (< 50% Verkehrsregime Tempo 20)

Die Varianten unterschieden sich hauptsächlich in der Eingriffstiefe und der Ausdehnung der Begegnungszone.

3.3 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Die Bewertung der ausgearbeiteten Varianten erfolgte auf Grundlage einer Nutzwertanalyse. Beurteilt und entsprechend dem Projektzielformulierungen hoch gewichtet wurden dabei folgende Ziele.

	Variante V1	Variante V2	Variante V3
Stadtgerechte Mobilität			
Fussverkehr fördern			
Veloverkehr fördern			
ÖV-Nutzung fördern	+	+	+
MIV-Erschliessung sichern			
Verkehrssicherheit sichern			
Positive Umweltauswirkungen			
Hitze mindern	+	++	+
Stadtnatur fördern			
Lärm-/Luftbelastung reduzieren			
Attraktiver Lebensraum			
Multifunktionale Freiräume schaffen	-	++	+
Private und öffentlichen Grund vernetzen			
Hohe Gestaltungsqualität erzielen			

3.4 Fazit

Nach der Analyse und der Bewertung von Vor- und Nachteilen der einzelnen Varianten wurde die Variante V2 mit einer ausgedehnten Begegnungszone als Bestvariante identifiziert.

4 Projektbeschreibung

4.1 Konzept

Das Konzept zur Oberflächengestaltung berücksichtigt die vorhandenen Qualitäten und Wegverbindungen insbesondere in Bezug auf die benachbarten Parzellen und dem künftigen Quartierpark. Durch die Reduzierung der privaten so wie der Blauen Zone Parkplätze und der Einführung einer ausgedehnten Begegnungszone mit einer entsprechenden Oberflächenentsiegelung und Begrünung, werden die angestrebten Projektziele erreicht. Der Übergang von der Tempo-30-Zone in die ausgedehnte Begegnungszone erfolgt rund 50 Meter ab der Bändlistrasse beziehungsweise im Westen am Knoten Tüffenwies.

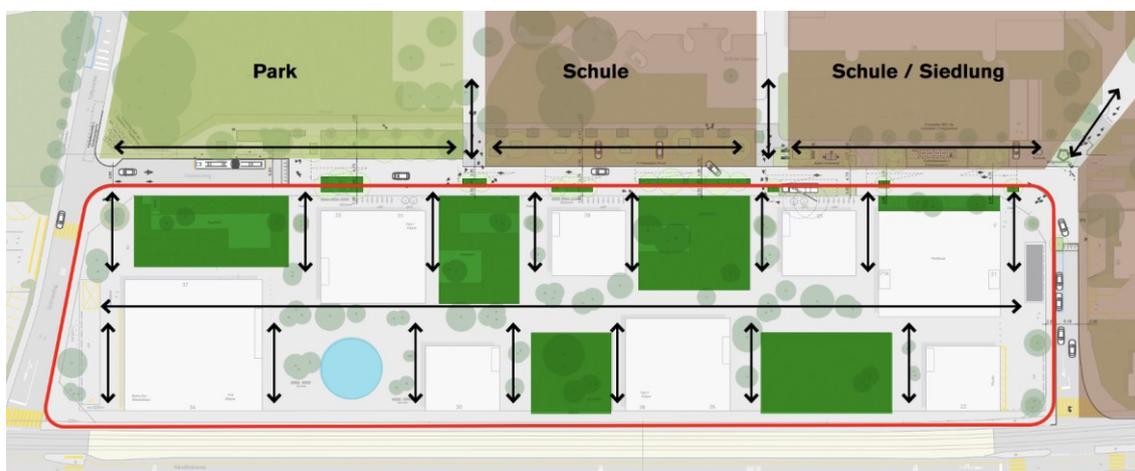


Abbildung 4: Lesart Stadtraum, Abstimmung mit Umgebung

4.2 Fussverkehr

Es werden umfassende Massnahmen ergriffen, um die Bedingungen für den Fussverkehr deutlich zu verbessern. Der Grünauring wird als Begegnungszone und somit als stark verkehrsberuhigte Strasse (Tempo 20) konzipiert, die sichere und angenehme Quermöglichkeiten bietet. Dies ist besonders wichtig, da der Grünauring ein Schulweg für Kindergarten- und Primarschulkinder ist.

In Begegnungszonen genießt der Fussverkehr gegenüber anderen Verkehrsmitteln Vorrang. Trotzdem werden die für den Schulweg wichtigen Querungsstellen besonders hervorgehoben, damit Schülerinnen und Schüler diese sicher nutzen können. Die Gestaltung und Materialisierung der Oberflächen geben vor, welche Bereiche der Begegnungszone regelmässig befahren werden und welche nicht. Damit können Fussgängerinnen und Fussgänger sowie insbesondere auch Schulkinder und mobilitätseingeschränkten Personen jederzeit erkennen, ob sie sich ausserhalb oder innerhalb eines Bereichs aufhalten, der auch von Bussen oder anderen Fahrzeugen befahren wird. Ein weiteres zentrales Ziel ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Es

werden Sitz- und Spielmöglichkeiten in der näheren Umgebung des Gemeinschaftszentrum sowie im Bereich des Zugangs zum Schulareal angeboten. Flächen, die nicht oder nur selten befahren werden, können entsiegelt und begrünt werden.



Abbildung 5: Zoneneingang in Begegnungszone

4.3 Veloverkehr

Der Radstreifen wird aufgehoben. Die Strasse bleibt für den Veloverkehr in beide Richtungen befahrbar. Beim Knoten Grünauring/Bändlistrasse wird ein Velosack markiert, um ein sicheres Abbiegen vom Grünauring in die Bändlistrasse zu ermöglichen.



Abbildung 6: Veloverkehr im Gegenverkehr gestattet, grosszügige Verkehrsflächen, entsiegelte Flächen inkl. Begrünung

4.4 Öffentlicher Verkehr

Die Bushaltestelle «Bändlistrasse» wird neu zentraler positioniert und näher zu den Zugängen zum Schulareal und zu den Wohnsiedlungen geschoben. Die Haltestelle wird hindernisfrei ausgebaut. Die Überholbarkeit der neu als Linienhaltestelle betriebene Haltestelle wird durch eine entsprechende Baumscheibenpositionierung erschwert.

Von der erwähnten Gestaltung und Materialisierung der Oberfläche profitiert auch der Busverkehr, der sich an den «Asphalt-Pflaster-Ränder» der Begegnungszone orientieren kann.



Abbildung 7: Hindernisfreie Haltestelle mit zusätzlichen Baumplantungen in den best. Grünflächen

4.5 Hitzeminderung

Mit dem vorliegenden Projekt werden eine Reihe von Massnahmen getroffen, um das Prinzip der Versickerung, Retention und Verdunstung von Regenwasser umzusetzen. Dies fördert die Hitzeminderung und unterstützt das Mikroklima im öffentlichen Strassenraum zu verbessern.

Im Grünauring wird der Baumbestand durch zusätzliche Baumpflanzungen im öffentlichen Strassenraum stark vergrössert. Von den bestehenden 18 Bäumen werden keine gefällt und 55 weitere Bäume unterschiedlicher Grösse neu gepflanzt. Das ergibt einen neuen Baumbestand von 73 Bäumen. Die Baumscheiben der neu gepflanzten Bäume werden mit einer Vertiefung (Mulde) ausgebildet, sodass die Pflanzen auch bei Starkregen möglichst viel Wasser aufnehmen können und das überschüssige Regenwasser zurückgehalten werden kann. Den Wurzeln wird im Untergrund durch

einen erweiterten Wurzelraum mit entsprechendem Baumsubstrat genügend Platz für ein optimiertes Wachstum gegeben. Zum andern wird die Sickerfähigkeit des Bodens durch grossflächige Entsiegelung verbessert. Zusätzlich werden die bestehenden Grün- und Rasenflächen erweitert und mit zusätzlichen Baumneupflanzungen ergänzt.



Abbildung 8: Vertiefte Baumscheiben als Schwammstadtelement, Reduzierung private Parkplätze

4.6 Parkierung, Anlieferung und Zufahrt

Um die angestrebten Ziele erreichen zu können, ist im Grünauring eine Parkplatzreduktion notwendig. Von den 25 bestehenden Blaue Zone Parkplätzen werden 23 Parkplätze entfernt. Bei den Privatparkplätzen werden von den 32 bestehenden Parkplätzen 21 aufgehoben. Übrig bleiben 11 private Parkplätze. Davon wird vor dem Schulhauseingang ein rollstuhlgerechter Parkplatz angeordnet. Da das Kompensationspotential für Blaue Zone Parkplätze aufgrund der zahlreichen privaten Parkierungsanlagen in der Umgebung sehr gross ist, ist die Parkplatzreduktion vertretbar.

Zürich, 16. Juli 2024 alg

Leiter Geschäftsbereich Planung + Projektierung

i. V.

Thomas Jesel

