



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Bau Nr. 11086 – Luggwegstrasse
Badener- bis Rautistrasse

Inhalt

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

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Das Projekt in der Luggwegstrasse wurde aufgrund des sanierungsbedürftigen Zustands des Strassenbelags ausgelöst. Eine Belagerneuerung mit teilweisem Ersatz der Foundationsschicht ist im gesamten Projektabschnitt erforderlich. Im Rahmen dessen sollen Massnahmen zur Verbesserung für den Velo- und Fussverkehr, Lärmschutz und der Hitzeminderung umgesetzt werden. Dem Projekt haben sich mehrere Werke mit Anpassungen, Erneuerungen sowie dem Neubau von Werkleitungen angeschlossen.

1.2 Randbedingungen

Die Luggwegstrasse ist eine regionale Verbindungsstrasse und stellt eine wichtige Achse zwischen den Quartieren Altstetten und Höngg dar. Der Strassenraum ist heute durch versiegelte Verkehrsflächen geprägt und wird beidseitig durch eine in Teilen bestehende Baumallee gesäumt. Im Bereich der VBZ-Zentralwerkstatt werden die bestehenden Unterführungen, die als Ein- und Ausfahrt zum Parkdeck dienen, abgebrochen. Der Zufahrtbereich zum VBZ-Areal wird in einem separaten Projekt umgesetzt. Die Kreuzungsbereiche mit der Badener- und Rautistrasse sind nicht Teil des vorliegenden Projekts.

1.3 Defizite / Potenzial

Die Zunahme von Hitzetagen und Tropennächten wirkt sich auf die Bevölkerung in dicht besiedelten Gebieten besonders negativ aus. Die Luggwegstrasse befindet sich in einem Massnahmegebiet für Hitzeminderung, was auf einen hohen Grad an Flächenversiegelung und den Mangel an Grünräumen zurückzuführen ist. Um eine gute Lebensqualität zu erhalten und die Gesundheit der städtischen Bevölkerung aktiv zu schützen, soll durch das Schaffen neuer und dem Aufwerten bestehender Grünflächen einer Überwärmung entgegengewirkt werden. Aus der Situationsanalyse lässt sich Handlungsbedarf hinsichtlich einer Hitzeminderung sowie der Förderung des Velo- und Fussverkehrs ableiten. Weiterhin muss der aktuellen Überschreitung der Lärmimmissionsgrenzwerte Rechnung getragen werden. Das Gesetz fordert den Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen. Durch Massnahmen an der Quelle, wie der geplanten Temporeduktion, kann dies effektiv erreicht werden.

2 Zielformulierung

- Einhalten der Lärmimmissionsgrenzwerte durch effektive Massnahmen
- Sicherstellung eines flüssigen Verkehrsablaufs
- Optimierung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserung des Stadtklimas und der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Werterhaltung der städtischen Strasseninfrastruktur
- Rückbau der Unterführungsbauwerke der VBZ
- Ersatz der alten Abwasserkanäle sowie Erneuerung der Strassenentwässerung
- Anpassung und Erneuerung der Gas-, Wasser- und Elektrizitätsversorgung
- Neubau von Fernwärme- und Fernkälteversorgungsleitungen

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz vom 1. April bis 3. Mai 2021 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt 30 Einwendungen mit total 42 Anträgen eingegangen, davon mehrere mit identischem oder ähnlichem Wortlaut.

An der Einführung des neuen T30-Regimes wird festgehalten. Die Immissionsgrenzwerte im Perimeter sind überschritten und erfordern eine Lärmsanierung gemäss Lärmschutzverordnung.

Unter Berücksichtigung des abzuwickelnden Verkehrsaufkommens und des prognostizierten Rückstaus zu den beiden Knoten erfolgt weiterhin die Anordnung eines Grünstreifens in der Mitte der Fahrbahn. Infolge verschmälert sich stellenweise der Fahrbahnbereich, was dazu führt, dass das neue Temporegime besser erkennbar ist und somit die Geschwindigkeiten erfahrungsgemäss besser eingehalten werden. Für die Umsetzung des Grünstreifens müssen Parkplätze der Blauen Zone aufgehoben werden.

4 Projektbescrieb

4.1 Konzept

Die regionale Verbindungsstrasse zwischen den Quartieren Altstetten und Höngg muss weiterhin ihre verkehrliche Funktion erfüllen und als Ausnahmetransportroute nutzbar sein. Die konkrete Ausgestaltung soll den aktuellen Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

Die Baumallee gibt die Zonierung des Strassenraums sowie die Orientierung der zukünftigen Fahrbahnränder an der bestehenden Lage vor. Der Spielraum für eine Neuorganisation des Strassenquerschnitts befindet sich somit innerhalb der bestehenden Fahrbahnränder. Unter Berücksichtigung genereller Anforderungen an einen funktionalen, sicheren und ästhetischen Stadtraum wurde das Verbesserungspotenzial hinsichtlich der Themen Hitzeminderung und Förderung des Velo- und Fussverkehrs ausgearbeitet.

Die zukünftige Aufteilung der Fahrbahn sieht eine Verschmälerung der Spuren des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf eine Breite von mindestens 2,75 Meter vor. Dies entspricht einer geeigneten Dimension für eine Fahrbahn, auf der das Tempolimit von 30 km/h eingehalten werden soll. Der Platzgewinn soll genutzt werden, um die Veloinfrastruktur sicherer auszugestalten. Mittels Aufhebung von Parkplätzen und der teilweisen Reduktion einer MIV-Spur ist es ausserdem möglich, einen Teil der versiegelten Fahrbahnfläche als baulich abgetrennte Grünfläche auszugestalten. Im Bereich der Gehwege werden die Baumscheiben – wo möglich – miteinander verbunden, um einen weiteren Beitrag zur Hitzeminderung zu leisten.

4.2 Fussverkehr

Im gesamten Projektabschnitt wird durch Einführung von Tempo 30 das flächige Queren ermöglicht. Das heisst, dass Fussgänger*innen auf einem bestimmten Streckenabschnitt dort die Fahrbahn queren können, wo es für sie naheliegend ist. Aufgrund der bestehenden Schulwegbeziehung auf Höhe Luggwegstrasse Nr. 120, die erhöhte Ansprüche an die Verkehrssicherheit stellt, wird ein Fussgängerstreifen jedoch wie bis anhin angeboten.

Die Gehwege entlang der Luggwegstrasse sind mehrheitlich durch bestehende Baumreihen aus Linden von der Fahrbahn getrennt. Engstellen im Trottoir wird mit einseitig abgedeckten Baumscheiben begegnet. Zudem sind zwischen den verbundenen Baumscheiben regelmässig Ausweichstellen geplant.

Der Abbruch der Unterführungen ermöglicht auf östlicher Seite die Weiterführung eines grosszügigen 3,50 Meter breiten Fusswegs sowie das Vervollständigen der Baumreihe. Auf der Westseite entsteht Platz für eine grosszügige Grünfläche mit diversen Baumgruppen, welche die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich erhöht.

4.3 Veloverkehr

Die Infrastruktur für Velofahrende wird durch die Verbreiterung der separaten Velospuren auf mindestens 1,75 Meter sicherer und attraktiver. Die bestehende Veloweiche im südlichen Abschnitt des Perimeters wird zusätzlich baulich ausgeführt und erhöht so den Schutz der Velofahrenden. Zukünftig wird das Rechtsabbiegen bei Rot, von der Luggwegstrasse sowohl in die Badener- als auch Rautistrasse einfahrend, für Velofahrende erlaubt.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Auf der Luggwegstrasse verkehrt kein Linienbetrieb des öffentlichen Verkehrs.

4.5 Hitzeminderung

Der Strassenraum der Luggwegstrasse befindet sich in einem städtischen Umfeld, das vor allem in Sommermonaten von Überwärmung betroffen ist. Um diesem Umstand entgegenzuwirken und die Gesundheit der Bevölkerung vor zukünftigen Hitzeperioden besser zu schützen, ist dort, wo die Funktionalität und die Verkehrssicherheit der Strasse nicht beeinträchtigt werden, eine grösstmögliche Entsiegelung und Beschattung durch Alleebäume vorgesehen.

Die Entsiegelung wird durch das Verbinden der Baumscheiben im Trottoir sowie der Schaffung eines baulich abgetrennten, begrünten Mittelstreifens erzielt. Zusätzliche Baumpflanzungen im Mittelstreifen sind aufgrund der Klassierung als Ausnahmetransportroute nicht möglich. Die Lücken in den beidseitigen Baumreihen, die teilweise durch Sturmschäden hervorgerufen wurden, werden mittels Neupflanzungen geschlossen.

Durch den Abbruch der Unterführungen entstehen Freiflächen. Diese werden entsiegelt, begrünt und mit mehreren Baumgruppen ausgestattet. Entlang der VBZ-Zentralwerkstatt wird auf diese Weise der hainartige Baumbestand weitergeführt. Die lockere Gehölzbepflanzung berücksichtigt den Aspekt des ökologischen Vernetzungskorridors gemäss kommunalem Richtplan.

Durch die Kombination der genannten Massnahmen wird der Baumbestand im Projektperimeter um 39 Bäume auf 118 Bäume erhöht.

4.6 Lärmschutz

Strassen, die zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, müssen laut Lärmschutzverordnung (LSV) saniert werden. Um Anwohnende sowie Beschäftigte vor übermässigem Lärm zu schützen, sind Massnahmen an der Quelle zu realisieren. Dies bedeutet zukünftig eine Reduzierung des Tempolimits im Projektperimeter auf 30 km/h. Der Lärmpegel wird gesenkt und die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsqualität im Strassenraum verbessert.

Der Strassenquerschnitt wird partiell durch die Planung eines Grünstreifens in der Mitte der Fahrbahn angepasst. Dies trägt zur besseren Erkennbarkeit des neuen Tempo-30-Regimes bei. Eine visuell und baulich schmalere Strasse führt erfahrungsgemäss zu geringeren Fahrgeschwindigkeiten und somit zur besseren Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung. Die Länge und Positionierung des Grünstreifens wurde unter Berücksichtigung der prognostizierten Rückstaulängen zu den Knoten mit der Badenerstrasse und Rautistrasse gewählt. Da der Verkehrsfluss durch die Lichtsignalanlagen an den Knoten gesteuert wird, sind hier keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

Um die Immissionsgrenzwerte einzuhalten, muss zusätzlich der Einsatz von lärmarmen Belägen vorgesehen werden (gewählt: LaB – SDA 4; AC8 lärmarm).

4.7 Parkierung

Im Projektperimeter befinden sich ein Güterumschlagplatz sowie 13 Blaue-Zone-Parkplätze, die innerhalb des Kompensationspotenzials liegen und somit durch Wohnparkplätze auf Privatgrund abgedeckt werden können. Aufgrund des Bedarfs an neuen Grünflächen und im Sinne einer sicheren Verkehrsführung werden die Parkplätze aufgehoben.

4.8 Anlieferung und Entsorgung

Für die Anlieferung und Entsorgung entstehen keine massgebenden Veränderungen. Den Anforderungen an die Ausnahmetransportroute wird mit dem Projekt Rechnung getragen.

Zürich, 17. März 2023 klc, wem

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

