

## **ERLÄUTERNDER BERICHT**

# Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

### **Luggwegstrasse**

Badenerstrasse bis Rautistrasse

Bau Nr. 11086

## 1 Ausgangslage

### 1.1 Auslöser

Das vorliegende Projekt in der Luggwegstrasse wurde aufgrund des sanierungsbedürftigen Zustands des Strassenbelags ausgelöst.

### 1.2 Auftrag

- Lückenschluss des städtischen Alleenkonzepts
- Lärmsanierung des betreffenden Strassenabschnitts durch Einführung Tempo 30
- Überprüfung und etwaige Optimierung des Strassenquerschnitts
- Abbruch der Unterführungs- und Rampenbauwerke
- Neuorganisation der Oberfläche im Bereich der Unterführungsbauwerke
- Belagserneuerung / stellenweise Oberbauerneuerung
- Werkleitungsanpassungen:
  - ewz: Ersatz der Niederspannungskabel sowie Kabel der öffentlichen Beleuchtung
  - Fernwärme: Fernwärmeerschliessung Energieverbund Altstetten
  - Wasserversorgung: Ersatz einer Verteilleitung
  - ERZ Entsorgung + Recycling Zürich: Erneuerung der Abwasserkanäle

### 1.3 Defizite / Potentiale

#### Hitzeminderung

Die Zunahme von Hitzetagen und Tropennächten lässt Menschen in dicht besiedelten Gebieten besonders leiden. 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 die Schaffung neuer und die Aufwertung bestehender Grünflächen einer Überwärmung im Stadtraum entgegengewirkt werden.

## 2 Zielformulierung

Am betreffenden Strassenabschnitt befinden sich Gebäude mit lärmempfindlicher Nutzung, bei denen der Immissionsgrenzwert (IGW) überschritten ist. Strassen, die zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, müssen laut Lärmschutzverordnung (LSV) saniert werden. Um Anwohner wie 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.

Entsprechend ist der Strassenquerschnitt auf das neue Temporegime hin zu überprüfen und zu optimieren. Gleichzeitig ist ein mögliches Potential für die Förderung des Velo- und Fussverkehrs sowie die Schaffung von Grünflächen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität auszuschöpfen.

Die Unterführungsbauwerke, welche heute die Erschliessung des VBZ-Areals sicherstellen, sollen abgebrochen und der Anschluss an die Luggwegstrasse zukünftig oberirdisch gewährleistet werden. Im Zusammenhang mit dem Rückbau sollen die neu entstehenden Freiflächen beidseits der Luggwegstrasse für eine Flächenentsiegelung sowie die Ergänzung der bestehenden Baumallee genutzt werden.

### 3 Entwurf

Das Tiefbauamt hat den Entwurfsprozess für das Projekt aus Sicht Freiraum, Städtebau und Verkehr in einem iterativen Prozess fachübergreifend erarbeitet. Für die Entwicklung des Auflageprojekts wurden Überlegungen zum Verkehr, zur Hitzeminderung, zur Adressbildung der angrenzenden Liegenschaften und des baulichen Potentials schrittweise vertieft und konkretisiert.

### 4 Bestvariante

#### 4.1 Konzept

Die Luggwegstrasse ist eine regionale Verbindungsstrasse und stellt eine wichtige Achse zwischen den Quartieren Altstetten und Höngg dar. Der Strassenraum ist heute vordergründig durch versiegelte Verkehrsflächen geprägt und wird am Fahrbahnrand durch eine bestehende Baumallee gesäumt. Entlang der Allee befindet sich jeweils ein Trottoir. Das Velo wird auf einem separatem Streifen auf der Fahrbahn geführt.

Die Baumallee gibt die Zonierung des Strassenraums vor und legt eine Orientierung der zukünftigen Fahrbahnränder an der bestehenden Lage nahe. Der Spielraum für eine Neuorganisation des Strassenquerschnitts befindet sich somit innerhalb der bestehenden Fahrbahnränder.

Unter Berücksichtigung der generellen Anforderung an einen funktionalen, sicheren und ästhetischen Stadtraum wurde das Verbesserungspotential hinsichtlich der Themen Hitzeminderung und Förderung des Velo- und Fussverkehrs ausgearbeitet.

Die neue Aufteilung der Fahrbahn sieht eine Verschmälerung der MIV-Spuren auf eine Breite von mindestens 2,75 Meter vor. Dies entspricht einer geeigneten Dimension für eine Fahrbahn auf der das Tempolimit von zukünftig 30 km/h eingehalten werden soll. Der entstehende Platzgewinn kann an dieser Stelle einer verbesserten Veloinfrastruktur zugeführt werden. Mittels Aufhebung von Parkplätzen und einer partiellen Reduktion einer MIV-Spur ist es ausserdem möglich, einen grossen Teil der versiegelten Fahrbahnfläche neu als baulich abgetrennte Grünfläche auszugestalten.

#### 4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Im gesamten Strassenabschnitt wird durch das Einführen von Tempo 30 das flächige Queren ermöglicht, d.h. die Strasse darf an jeder Stelle gequert werden. Wie bis anhin wird der Fussgängerstreifen auf Höhe Hausnummer 120 aufgrund der bestehenden Schulwegbeziehung bestehen bleiben. Neue Gehwegflächen im Bereich der heutigen Rampenbauwerke werden in einer Breite von 2 Meter respektive 3,50 Meter erstellt.

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 den Schutz der Velofahrenden.

#### 4.3 Hitzeminderung

Der Strassenraum der Luggwegstrasse befindet sich in einem städtischen Umfeld, welches vor allem in Sommermonaten von Überwärmung betroffen ist. Um diesem Umstand entgegenzuwirken und die Gesundheit der Bevölkerung vor zukünftigen Hitzeperioden besser schützen zu können, ist dort, wo die Funktionalität und die Verkehrssicherheit der Strasse nicht beeinträchtigt werden, eine grösstmögliche Entsiegelung des Strassenraums vorgesehen. Die bestehenden Lücken des Alleenkonzepts werden mittels Neupflanzungen geschlossen, sodass die Baumbilanz einen positiven Wert von 20 neuen Bäumen

ausweist. Zusätzliche Baumpflanzungen im neu projektierten Grünstreifen im Fahrbahnbereich sind aufgrund der Funktion der Luggwegstrasse als Ausnahmetransportroute nicht möglich.

Überall wo es die gesetzlichen Rahmenbedingungen erlauben, werden Systeme zur Regenwasserversickerung eingesetzt.

#### **4.4 Parkierung**

Im Projektperimeter befinden sich 13 Blaue-Zone-Parkplätze, welche innerhalb des Kompensationspotentials liegen und durch Wohnparkplätze auf Privatgrund abgedeckt werden können. Aufgrund des Bedarfs an neuen Grünflächen/ Bäumen und im Sinne einer funktionalen Verkehrsführung sollen die Parkplätze aufgehoben werden.

## **5 Baudermin**

Die Hauptbauarbeiten für das Strassenbauprojekt in der Luggwegstrasse sind ab der 2. Jahreshälfte 2023 vorgesehen.

Zürich, 25. März 2021 klc

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel