



# **ERLÄUTERNDER BERICHT**

## **Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz**

### **Roswiesenstrasse**

Dübendorfstrasse bis Winterthurerstrasse

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auslöser

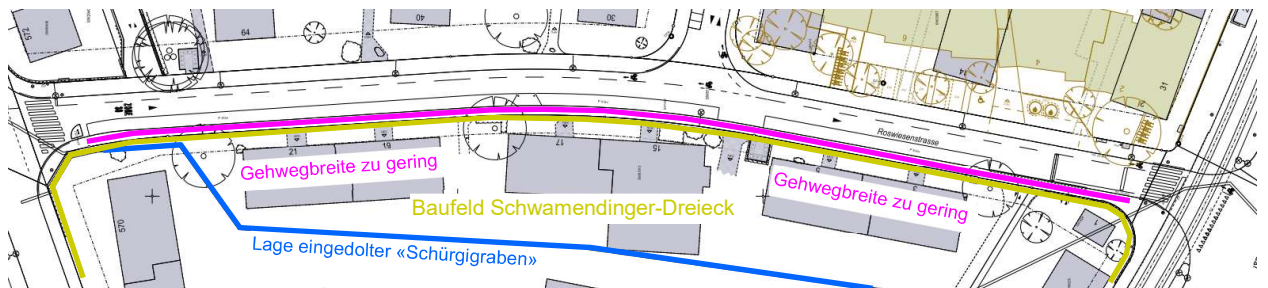
Das Amt für Hochbauten wurde von der Baugenossenschaft Glattal Zürich (BGZ) mit der Durchführung des Wettbewerbs für Ersatzneubauten im sogenannten «Schwamendinger-Dreieck» beauftragt. Durch das Baufeld fliesst das eingedolte öffentliche Gewässer «Schürgigraben». Nach Rücksprache mit dem Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) muss der heute eingedolte Bach offengelegt werden.

## 1.2 Auftrag

Die Offenlegung des «Schürgigrabens» und des damit verbundenen Gewässerraums führt zu Konflikten mit dem aktuellen Siegerprojekt für die Überbauung des «Schwamendinger-Dreiecks». Zusammen mit der Neugestaltung der Roswiesenstrasse soll eine Lösung gefunden werden, die sowohl die Bedürfnisse im öffentlichen Raum als auch jene des Hochbauprojekts abdeckt.

## 1.3 Defizite / Potenziale

Die untenstehende Defizitkarte zeigt die zu behebbenden Problemstellen im Projektperimeter:



Die in der Situationsanalyse evaluierten Potenziale lassen sich wie folgend zusammenfassen:

- Zugunsten einer verbesserten Anordnung der Verkehrsträger und dem Platzbedarf für die Offenlegung des «Schürgigrabens», ist das Kompensationspotenzial bei den Blauen-Zone-Parkplätzen zu prüfen.
- Zugunsten der Hitzeminderung sind Baumplantungen entlang der Roswiesenstrasse prüfenswert.

## 2 Zielformulierung

Anhand der verschiedenen Bedürfnisse der involvierten Parteien und der Auswertung der Defizite wurden folgende Ziele definiert:

- Umsetzung kommunale Velovorzugsroute im Abschnitt Altwiesenstrasse bis Dübendorferstrasse gemäss Velostrategie 2030
- Umsetzung Massnahmen zugunsten Hitzeminderung
- Umsetzung Bachöffnung «Schürgigraben» in Abstimmung mit der neuen Überbauung des «Schwamendinger-Dreiecks»
- Umsetzung Oberflächengestaltung anhand der aktuellen städtischen Standards (Kompensationspotenzial der Blaue-Zonen-Parkplätze ausschöpfen)

## 3 Projektbeschrieb

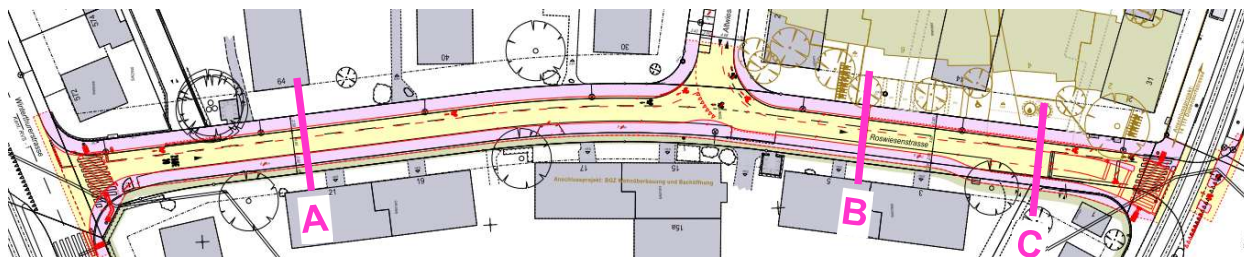
### 3.1 Konzept

Die Kreuzungen Dübendorfstrasse und Winterthurerstrasse werden weiterhin wie im Bestand durch Lichtsignalanlagen gesteuert.

Entlang der Roswiesenstrasse und der Altwiesenstrasse sind verschiedene neue Überbauungen geplant oder bereits im Bau, die über eigene Tiefgaragen- oder Aussenparkplätze auf Privatgrund verfügen. Dies hat zur Folge, dass im vorliegenden Projekt ein Abbaupotenzial der Blauen-Zone-Parkierung besteht. Der Strassenquerschnitt kann dadurch optimiert und die Fussgängerflächen bzw. Veloverkehrsflächen können gemäss den aktuellen Standards ausgebaut werden.

Im Zusammenhang mit den Neubauten im «Schwamendinger-Dreieck» muss das öffentliche Gewässer «Schürgigraben» verlegt werden. Dieses wird neu als offener Bachlauf entlang der Roswiesenstrasse auf Privatgrund geführt. Um den Einfluss auf die neuen Gebäude aufgrund des Gewässerraums so gering wie möglich zu halten, wurden die notwendigen Breiten für die verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer definiert und mit der privaten Bauherrschaft abgesprochen. Im Zuge dieses Prozesses wurden folgende Breiten für den Strassenraum definiert:

Abschnitt Winterthurerstrasse bis Altwiesenstrasse	8,90 m	(Querschnitt A)
Abschnitt Altwiesenstrasse bis Dübendorferstrasse	9,25 m	(Querschnitt B)
Kreuzungsbereich vor Dübendorferstrasse	10,75 m	(Querschnitt C)



### 3.2 Massnahmen Fussverkehr

Bei den Fussgängerbereichen handelt es sich um Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Das Trottoir entlang des offengelegten Bachs weist zukünftig eine Breite von 2,20 m auf. Dies entspricht einer minimalen Breite von 2,00 m plus einem Zuschlag von 20 cm entlang der Böschung zum Bach. Auf der östlichen Seite der Roswiesenstrasse beträgt die Gehwegbreite 2,15 m bzw. 2,20 m im Abschnitt entlang der Senkrechtparkierung auf Privatgrund. Die beiden Fussgängerquerungen in den Knotenbereichen Dübendorfstrasse und Winterthurerstrasse werden wie heute mit einer Lichtsignalanlage gesichert.

### 3.3 Massnahmen Veloverkehr

Mit dem vorliegenden Projekt wird zwischen der Dübendorfstrasse und der Altwiesenstrasse eine Velovorzugsroute umgesetzt. Dabei handelt es sich um einen kurzen Abschnitt der Velovorzugsroute «Schwamendingen», die einerseits in der Altwiesenstrasse und andererseits in der Stettbachstrasse weitergeführt wird. In einem ersten Schritt wird die Velovorzugsroute «Schwamendingen» in einem separaten Projekt mittels Markierungsmassnahmen umgesetzt. Im Zuge des vorliegenden Projekts soll dann der Abschnitt Dübendorfstrasse bis Altwiesenstrasse baulich angepasst werden. Zwischen der Altwiesenstrasse und der Winterthurerstrasse handelt es sich um ein Velobasisnetz. In beiden Abschnitten verkehrt der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Einbahnverkehr und das Velo wird im Gegenverkehr geführt. Der Radstreifen auf dem Basisnetz weist eine Breite von 1,80 m, im Bereich der Velovorzugsroute von 1,80 m bzw. 2,10 m auf.

### 3.4 Hitzeminderung

Im Zusammenhang mit den Ersatzneubauten im «Schwamendinger-Dreieck» wird der heute eingedolte Bach, der die Parzelle SW2937 quert, verlegt. Neu wird das Gewässer entlang der Roswiesenstrasse verlaufen und wird geöffnet. Mit der Umgestaltung der Roswiesenstrasse wird der heutige versiegelte Strassenbereich reduziert. Die daraus entstehenden Restflächen werden dem Uferbereich zugeschlagen und somit entsiegelt. Desweiteren sollen im Bereich des Bachlaufes sogenannte Bauminseln erstellt werden, die zur Beschattung und dadurch zur Hitzeminderung beitragen sollen.

### **3.5 Parkierung**

Im betroffenen Abschnitt der Roswiesenstrasse befinden sich aktuell 28 Blaue-Zone-Parkplätze. Aufgrund der diversen Ersatzneubauten entlang der Strasse beträgt das Kompensationspotenzial in diesem Gebiet 120 Parkplätze. Mit der vorgezogenen Umsetzung der Velovorzugsroute «Schwammendingen» werden bereits 10 Parkplätze zwischen der Altwiesenstrasse und der Dübendorfstrasse aufgehoben. Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Projekt werden die restlichen 18 Parkplätze abgebaut, um so Platz für die geplante Oberflächengestaltung zu erhalten. Ersatzmassnahmen sind keine vorgesehen.

Zürich, 08.04.2022 bus

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel