



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Guggach-/Langackerstrasse
Schaffhauserstrasse bis Bucheggstrasse

Bau Nr. 17117

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite / Potenziale	4
2	Zielformulierung	6
3	Mitwirkung der Bevölkerung	7
4	Projektbescrieb	8
4.1	Konzept	8
4.2	Fussverkehr	8
4.3	Veloverkehr	9
4.4	Öffentlicher Verkehr	9
4.5	Schwammstadt, Hitzeminderung	9
4.6	Lärmschutz	11
4.7	Parkierung	11
4.8	Anlieferung und Entsorgung	12
4.9	Visualisierungen	12

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Das vorliegende Projekt wurde durch ERZ Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) ausgelöst. Die Kanalisation soll aufgrund von Schäden und Kapazitätsengpässen ersetzt werden.

Im Sinne des koordinierten Bauens ist mit den Arbeiten auch der Strassenraum und die Verkehrsorganisation an die aktuellen Bedürfnisse anzupassen. In der Guggachstrasse verläuft künftig eine Velovorzugsroute (VVR), deren Umsetzung mit dem vorliegenden Projekt mitberücksichtigt werden soll.

Das Projekt ist ein Pilotprojekt zum Schwammstadt-Prinzip, mit welchem verschiedene Massnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung und Hitzeminderung umgesetzt werden sollen.

ERZ-Fernwärme will im Projektperimeter eine weitere Etappe des Fernwärmeausbaus umsetzen. Weitere Werkleitungen der Wasserversorgung (WVZ), des Elektrizitätswerks (ewz), von Energie 360° AG und der Dienstabteilung Verkehr (DAV), werden ebenfalls erneuert.

1.2 Randbedingungen

Die Strassen im Projektperimeter sind als Quartierstrassen klassiert. Die Guggachstrasse weist ein beidseitiges Trottoir auf. Zwischen der Schaffhauserstrasse und dem Spelteriniweg gibt es versetzte Längsparkplätze. Daran anschliessend, gegen die Bucheggstrasse hin, sind beidseitig Senkrechtparkplätze angeordnet. Die Langackerstrasse ist mit einem einseitigen Gehweg und Längsparkfeldern versehen. Der Buchmattweg weist weder ein Trottoir noch Parkplätze auf öffentlichem Grund auf. Das Verkehrsaufkommen in der Guggachstrasse und der Langackerstrasse ist mit knapp 600 Fahrzeugen respektive 250 Fahrzeugen pro Tag gering. Während in der Guggachstrasse der motorisierte Individualverkehr (MIV) in beide Richtungen verkehrt, ist die Langackerstrasse ab der Kreuzung Spitzackerstrasse in Richtung Guggachstrasse als Einbahnstrasse signalisiert. Im Buchmattweg ist die Zufahrt nur für den Güterumschlag erlaubt. In den Strassen gilt Tempo 30.

Die Guggachstrasse weist einen innenstädtischen Charakter auf. Sie ist geprägt von Mehrfamilienhäusern sowie Ein- und Zweifamilienhäuser als Reihenhaus mit Gärten, die längs den Strassen angeordnet sind. Im südöstlichen Bereich der Guggachstrasse befinden sich mehrere potenziell schutzwürdige Objekte der Denkmalpflege und der Gartendenkmalpflege. Gemäss kommunalem Richtplan befindet sich die Guggachstrasse im Freiraum mit einer besonderen Erholungsfunktion.

Von der Schaffhauserstrasse bis zur Spitzackerstrasse ist die Guggachstrasse von einer beidseitigen Baumreihe gesäumt. Nach der Spitzackerstrasse bis zur Bucheggstrasse ist die beidseitige Baumallee doppelt ausgeführt, deren Ausbildung nach den Plänen vom Schweizer Stadtplaner Konrad Hippenmeier errichtet worden ist.

Diese Struktur ist mit dem Projekt zu erhalten, da der Grünzug Milchbuck im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder eingetragen ist. In der Langackerstrasse und im Buchmattweg gibt es keine Bäume im Strassenraum.

Neben der Schule Milchbuck, welche einen Kindergarten sowie Primar- und Sekundarstufe vereint, gibt es in der Guggachstrasse nur vereinzelte Geschäfte und nur ein Restaurant mit einer Erdgeschossnutzung.

Die Guggachstrasse ist als kommunale und regionale Veloroute gekennzeichnet. Kurz vor der Einmündung in die Bucheggstrasse befinden sich zehn Veloabstellparkplätze und zehn Motorradparkplätze.

Auf der Guggach-, Spitzacker- oder Langackerstrasse und dem Buchmattweg verkehrt kein öffentlicher Verkehr. Im Einmündungsbereich der Guggachstrasse und der Schaffhauserstrasse befindet sich die Bus- und Tramhaltestelle Guggachstrasse.

Das vorliegende Projekt weist Schnittstellen mit folgenden städtischen Projekten auf:

- Milchbuck-/Scheuchzerstrasse, Milchbuckstrasse 181 (TAZ Bau-Nr. 17108)
- Rötel- und Bucheggstrasse (TAZ Bau-Nr. 13046)
- Bucheggstrasse (TAZ Bau-Nr. 11010)
- Velovorzugsroute (VVR), Umzugsstrecke Katensee-Milchbuck (das grüne Band der Velovorzugsrouten wird mit diesem Projekt umgesetzt)

1.3 Defizite / Potenziale

Strassenraum

Die Guggachstrasse kann in zwei Abschnitte unterteilt werden: Zwischen der Schaffhauserstrasse und der Spitzackerstrasse weist sie eine Breite zwischen den Häusern von 12 m auf. Von der Spitzackerstrasse bis zur Bucheggstrasse ist der ist es mit 27 m von Haus zu Haus wesentlich breiter. Der Raum wird dominiert von den bestehenden seitlichen zwei-, respektive vierreihigen Baumreihen. Im breiten Abschnitt gibt es Senkrechtparkplätze.

Durch eine neue und verbesserte Aufteilung des Strassenraums und einer Neuordnung der Parkfelder kann der Platz für die nachfolgend beschriebenen Potentiale geschaffen werden.

Baumstandorte

Die Bäume in der Guggachstrasse, vor allem im Abschnitt der doppelten Baumallee, befinden sich in einem schlechten Zustand. Die Standortbedingungen sind schlecht, da sich unter anderem im breiten Bereich jeweils drei Parkplätze zwischen zwei Bäumen befinden. Diese engen Platzverhältnisse behindern das Wachstum. Die Austriebe der Bäume stagnieren seit einigen Jahren, weil sie in den trockeneren Zeiten zu wenig Wasser haben und den Untergrund nur schlecht durchwurzeln können.

Mit dem Projekt können die bestehenden, noch vitalen Bäume besser geschützt, Baumlücken geschlossen und kranke Bäume ersetzt werden.

Parkierung

Die Parkplätze im breiten Abschnitt der Guggachstrasse sind senkrecht und zwischen den Bäumen angeordnet. Im schmalen Bereich der Guggachstrasse und in der Langackerstrasse gibt es vereinzelte, seitlich angeordnete Parkfelder.

Mit einer Anpassung der Parkierung können die Sicherheit der Velofahrenden verbessert und der Strassenraum aufgewertet werden.

Veloverkehr

Die wechselseitige Parkierung und die Senkrechtparkierung stellen wesentliche Defizite für eine durchgehende und sichere Veloroute dar.

Durch einen Parkplatzabbau und Einhaltung eines seitlichen Abstands zwischen der Veloroute und der Längsparkierung können die Sicherheit für die Velofahrenden wesentlich verbessert und Unfälle verhindert werden. Mit diesen Massnahmen werden die Voraussetzungen für eine durchgängige Veloroute in beide Richtungen sichergestellt.

Fussverkehr

Die Trottoirbreiten in der Guggachstrasse sind untermässig. Durch den Parkplatzabbau und die Neuaufteilung des Strassenraums im Abschnitt Schaffhauser- bis Spitzackerstrasse können die Trottoirs breiter umgesetzt werden. Damit einhergehend kann die Schulwegquerung vor dem Milchbuck-Schulhaus optimiert werden. Dadurch können die Sicherheit sowie die Aufenthaltsqualität für die Zufussgehenden verbessert werden.

Entwässerung, Klimaverbesserung

Die bestehende Entwässerung der Oberfläche erfolgt über Schlammsammler in die öffentliche Kanalisation.

Mit der Integration von Schwammstadtelementen können Massnahmen für die Klimaverbesserung, Hitzeminderung, Entsiegelung, Versickerung und der Entlastung der öffentlichen Kanalisation erreicht werden.

2 Zielformulierung

Anhand der Situationsanalyse wurden folgende Ziele für das Projekt definiert:

- Förderung der Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität
- Optimierung der Einmündung Bucheggstrasse für den Fuss- und Veloverkehr
- Voraussetzungen für die künftige Velovorzugsroute
- Erhalt des vitalen Baumbestandes, Verbesserung der Standortbedingungen für die Bäume
- Umsetzung des Schwammstadt-Prinzips
- Belagsersatz und Anpassung der Randsteine, Neugestaltung Strassenraum
- ERZ-Entwässerung: Ersatz der bestehenden Kanalisation aufgrund Kapazitätsengpass und Leitungsschäden.
- ERZ-Fernwärme: Ausbau des Fernwärmenetzes in einem Teil der Guggachstrasse
- Ersatz des Einheitsnetzes und der öffentlichen Beleuchtung
- Werkleitungsbau (WVZ, ewz, Energie 360 AG, ERZ-FW, DAV)

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde vom 10. Juni bis 11. Juli 2022 gemäss § 13 Strassengesetz öffentlich aufgelegt.

Eine detaillierte Übersicht über alle Einwendungen und deren Handhabung ist im Bericht zu den Einwendungen vom 10. Juli 2023 ersichtlich. Der Bericht kann auf der [Homepage der Stadt Zürich](#) abgerufen werden.

4 Projektbeschreibung

4.1 Konzept

Das Projekt ist eine Fortsetzung des städtischen Projekts in der Milchbuck/Scheuchzerstrasse.

Im Anschluss an diverse Werkleitungsarbeiten wird die Guggachstrasse umgestaltet. Mit den baulichen Massnahmen werden Schwammstadt-Elemente umgesetzt, eine Steigerung der Aufenthaltsqualität erreicht und die Voraussetzungen für die zukünftige Velovorzugsroute geschaffen.

In der Guggachstrasse sind Reduktionen der Fahrbahnbreiten, der Teilabbau von Parkplätzen, die Verbesserung der Standortbedingungen der bestehenden Bäume sowie neue Bäume vorgesehen. Die Fahrbahnbreite in der Langackerstrasse bleibt unverändert. Durch den Teilabbau der Parkfelder im Knick der Langackerstrasse kann eine Entsiegelung erreicht sowie ein zusätzlicher Baum gepflanzt werden.

Für die Sicherheit der Schulwegquerung im Bereich des Milchbuck-Schulhauses werden eine Fahrbahnanhebung und die Markierung eines Fussgängerstreifens angeordnet. Die Breiten der Gehwege werden optimiert. Dadurch und durch die zusätzlichen Gehwegbereiche wird die Aufenthaltsqualität verbessert.

4.2 Fussverkehr

Auf der nördlichen Strassenseite der Guggachstrasse wird ein durchgehendes, mindestens 2 m breites Trottoir umgesetzt. In den Bereichen der wenigen bestehenden Bäume, die aufgrund ihrer Vitalität erhalten bleiben sollen, verringert sich die Trottoirbreite auf 1,50 m. Eine weitere Verschmälerung der bestehenden Baumgruben würde einen zu starken Eingriff in die Wurzelbereiche der bestehenden Bäume bedeuten und zu einschneidenden Beschädigungen am Baumbestand führen. Die Einmündungen der Langacker- und Spitzackerstrasse werden als Trottoirüberfahrten ausgebildet.

Südlich, im Abschnitt Bucheggstrasse bis Spitzackerstrasse, wird das Trottoir neu mit einer Breite von 2,50 m chaussiert ausgebildet. Im Abschnitt Spitzackerstrasse bis Schaffhauserstrasse wird das Trottoir mit einer Breite von 1,50 m belassen. Durch die einzelnen Baumgruben sind jedoch immer wieder Ausweichstellen für die Zufussgehenden vorhanden. Damit kann die Baumallee auf dieser Strassenseite erhalten bleiben, bis die Bäume ihr Lebensende erreicht haben. Bei einer späteren Neupflanzung kann die Baumgrube baulich angepasst werden, damit der dahinterliegende Gehweg 2 m breit ist.

Gemäss Norm sind in Tempo-30-Zonen keine Fussgängerstreifen vorzusehen, da Fussgänger*innen die Strasse überall queren dürfen. Bei der Markierung eines Fussgängerstreifens wäre dieser innerhalb von 50 m zwingend zu benützen. Bei wichtigen Fussgänger-Querungsstellen werden erhöhte Übergänge vorgesehen, um

die Aufmerksamkeit der Velofahrenden zu wecken. In vorliegendem Projekt wird dies im Bereich des Schulhauses Milchbuck angeboten. Diese Massnahme dient auch als Schulwegsicherung.

4.3 Veloverkehr

Die Guggachstrasse, Abschnitt Schaffhauser- bis Bucheggstrasse ist als Velovorzugsroute (VVR) definiert. Die VVR wird mit einer durchgehend mindestens 4,80 m breiten Fahrbahn sichergestellt. Die neuen, längs angeordneten Parkfelder weisen den notwendigen Sicherheitsabstand von 75 cm auf. Die Anbindung an den Zweirichtungsveloweg entlang Bucheggstrasse wird analog zum Bestand gelöst. Die beiden einmündenden Strassen werden mit Trottoirüberfahrten an die Guggachstrasse angebunden, damit ist die VVR vortrittsberechtigt.

Der Grundsatz «frei vom motorisierten Individualverkehr» ist auf Quartierstrassen umgesetzt, wenn kein gebietsfremder Durchgangsverkehr auf diesen verkehrt. Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften muss aber sichergestellt bleiben. Die Beobachtungen, die im Rahmen der Projektierung durchgeführt wurden, haben gezeigt, dass im gesamten Abschnitt kein massgeblicher Durchgangsverkehr vorhanden ist. Die Belastungen auf der Quartierstrasse liegt weit unter 2000 Fahrzeugen pro Tag, sodass auf diesen Abschnitten der Veloverkehr mit den Autos im Mischverkehr geführt werden kann. Aus diesem Grunde werden diesbezüglich mit dem vorliegenden Projekt keine weitergehenden Massnahmen umgesetzt.

Mittels zukünftigen Verkehrserhebungen, die nicht Bestandteil dieses Projektes sind, wird die Belastung durch den MIV auf der VVR vor und ein oder drei Jahre nach der Umsetzung beurteilt. Sollte sich herausstellen, dass neu Durchgangsverkehr angezogen wird, werden in einem weiteren Schritt in Folgeprojekten zusätzliche Massnahmen zu dessen Eindämmung ergriffen.

Es sind im ganzen Projektperimeter insgesamt 10 neue Veloabstellplätze geplant, wodurch sich deren Zahl auf 20 erhöht.

4.4 Öffentlicher Verkehr

In der Guggachstrasse befinden sich keine Haltestellen. Die VBZ-Tramhaltestelle Guggachstrasse wird von den projektierten Massnahmen nicht beeinträchtigt und kann beibehalten bleiben.

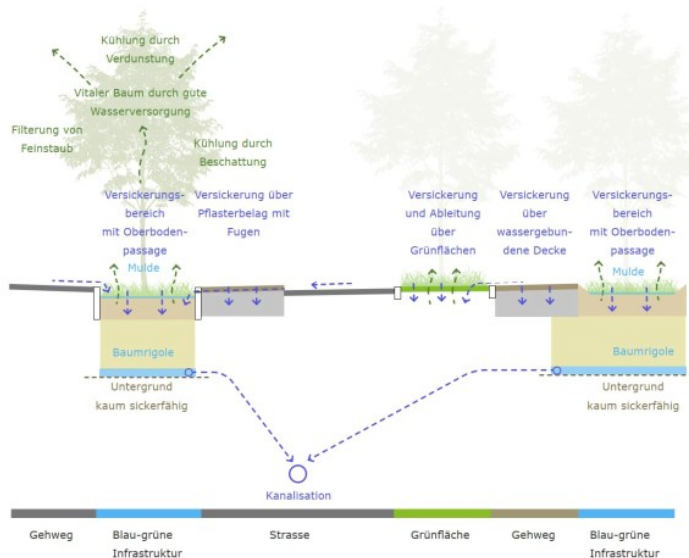
4.5 Schwammstadt, Hitzeminderung

Mit dem Schwammstadt-Prinzip werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

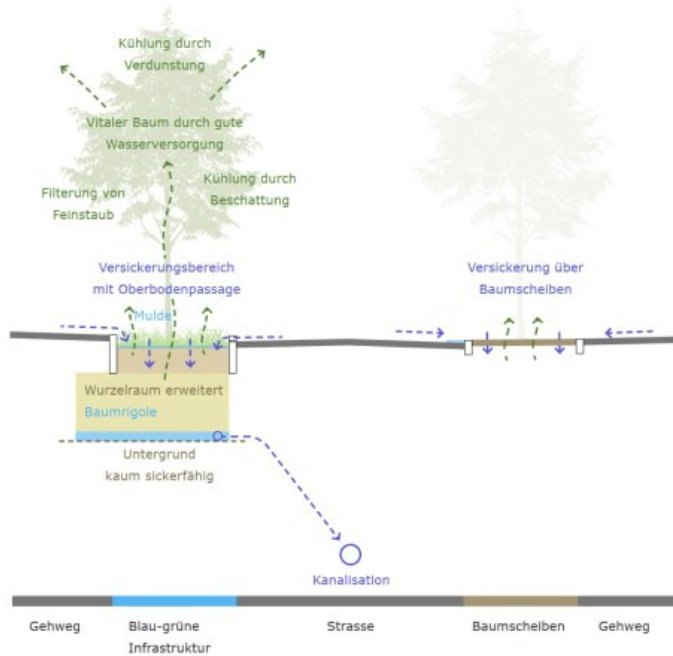
- Verbesserung der bestehenden Baumstandorte mit Vergrößerung des Wurzelraums
- Zurückhaltung des Regenwassers in den Baumgruben der neuen Bäume
- Entlastung der Kanalisation
- Verbesserung des Stadtklimas durch Erhöhung des Grünvolumens sowie Kühlung durch Verdunstung

Die neuen Baumstandorte mit Mulden, in denen das Wasser versickern kann, sowie die bestehenden Baumscheiben sind die Bausteine des Systems. Das auf der Strasse und auf dem Trottoir anfallende Regenwasser wird, mit dem Quergefälle der Oberfläche und dem Randstein in die neu angeordneten und zusammenhängenden Mulden oder in einzelne Baumscheiben geleitet. Von dort aus erfolgt die Versickerung. Mit einem unter den neuen Mulden liegenden Substrat- und Speichervolumen, sogenannten Baumrigolen, wird den neuen Bäumen auch in Trockenphasen Wasser zur Verfügung gestellt. Weiter wird das Regenwasser bei starkem Regen zurückgehalten. Dadurch erhöht sich die Verdunstungsleistung und die Kanalisation wird entlastet.

Durch das chaussierte Trottoir im Süden und der Längsparkplätze im Abschnitt zwischen Spitzacker- und Bucheggstrasse werden zusätzliche Flächen teilsiegelt und durch eine hellere Oberfläche zudem auch die Hitzeentwicklung minimiert.



Schwammstadt-Prinzip Guggachstrasse, Abschnitt Bucheggstrasse-Spelteriniweg / Henning Larsen GmbH (vorher Ramboll AG)



Schwammstadt-Prinzip Guggachstrasse, Abschnitt Spelteriniweg-Schaffhauserstrasse / Henning Larsen GmbH (vorher Ramboll AG)

Von den bestehenden 112 Bäumen werden 36 Bäume aufgrund ihres schlechten Zustandes oder aufgrund von Projektbedürfnissen gefällt und 61 Bäume neu gepflanzt. Hinzu kommen 25 komplett neue Bäume. Dadurch ergibt sich ein Total von 137 Bäumen.

4.6 Lärmschutz

Im Längsperimeter Guggachstrasse gibt keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen. Da mit dem Projekt Tempo 30 beibehalten wird und es keine Verkehrsverlagerungen gibt, kommt es zu keinen signifikanten Änderungen der Lärmsituation.

4.7 Parkierung

Von den 101 Blaue-Zone-Parkplätzen im Projektperimeter werden 78 Parkplätze abgebaut. Von den verbleibenden 23 Parkplätzen befinden sich 20 in der Guggachstrasse im Abschnitt zwischen Spelteriniweg und Bucheggstrasse und 3 Parkplätze in der Langackerstrasse. Die Parkplätze in der Guggachstrasse sind neu längs angeordnet und weisen einen Abstand von 75 cm zur Fahrbahn und der zukünftigen Velovorzugsroute auf.

Die 10 bestehenden Motorrad-Parkplätze werden zu Velo-Parkplätzen umfunktioniert. Damit stehen neu 20 Velo-Parkplätze zur Verfügung.

4.8 Anlieferung und Entsorgung

In den Längsparkfeldern in der Guggachstrasse wird angrenzend an die Spitzackerstrasse ein Güterumschlagplatz markiert. Zudem wird im Birkenhof, angrenzend an die Guggachstrasse ein weiteres Güterumschlagsfeld markiert.

4.9 Visualisierungen



Guggachstrasse, Abschnitt Bucheggstrasse-Spelteriniweg (Zustand ca. 10 Jahre nach Fertigstellung) / Nightnurse Images



Guggachstrasse, Abschnitt Spelteriniweg-Schaffhauserstrasse (Zustand ca. 10 Jahre nach Fertigstellung) / Nightnurse Images

Zürich, 26.11.2024 stw

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

