



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Zwängiweg

Erligatterweg – Westbühlstrasse

Bau Nr. 23121

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	6
4.4	Hitzeminderung	6
4.5	Parkierung	6
4.6	Anlieferung und Entsorgung	7

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Der Zwängiweg wurde im März 2022 in eine Tempo-30-Zone aufgenommen. Die Verkehrsmessungen der Stadtpolizei haben ergeben, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten aber weiterhin über einem tolerierbaren Mass liegen und dadurch die verkehrliche Sicherheit beeinträchtigt wird. Daher müssen Massnahmen ergriffen werden, welche die gefahrenen Geschwindigkeiten auf das Niveau der signalisierten Geschwindigkeit sinken lassen.

1.2 Randbedingungen

Grundsätzlich dient der Zwängiweg als Erschliessungsstrasse für die Anwohnenden in der Tempo-30-Zone. Durch die direkte Anbindung an die Autobahn A3 wird der Zwängiweg mit viel Durchgangsverkehr belastet. Die verkehrliche Belastung ist mit 6'100 durchschnittlichem Werktagerverkehr (DWV), nach Gesamtverkehrsmodell 2018, für eine Tempo-30-Zone relativ hoch. Der Zwängiweg grenzt an der südlichen Seite direkt an die Gemeinde Adliswil und bei der Einmündung in die Lettenstrasse an die Gemeinde Kilchberg.

1.3 Defizite / Potenzial

Die Strassenraumgestaltung des Zwängiweg entspricht nicht den aktuellen Zielen an eine Strasse mit einer signalisierten Geschwindigkeit von 30 km/h. Die Fahrbahn ist mit 5,40 m sehr breit und verleitet dazu, zu schnell zu fahren. Durch den offenen Strassenraum besteht Potenzial, effiziente bauliche Massnahmen realisieren zu können.

2 Zielformulierung

- Es sollen effiziente bauliche Massnahmen realisiert werden, welche die gefahrene Geschwindigkeit intuitiv auf das Niveau der signalisierten Geschwindigkeit runterbringen.
- Die Massnahmen sollen einfach und entsprechend der Gestaltung einer Tempo-30er-Zone ausfallen.
- Der Hitzeminderung, dem Fussverkehr sowie auch dem Veloverkehr ist Rechnung zu tragen.
- Werke von Dritten sollen, so weit wie möglich, nicht tangiert werden. Ist dies nicht vermeidbar, sind entsprechende Anpassungen zu treffen.

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Es hat keine Mitwirkung gemäss § 13 Strassengesetz stattgefunden.

4 Projektbeschreibung

4.1 Konzept

Punktuell versetzt angeordnete Einengungen sorgen dafür, dass der Strassenraum gestalterisch unterbrochen wird und dadurch die gefahrenen Höchstgeschwindigkeiten gesenkt werden sollen. Die tieferen Geschwindigkeiten sorgen für eine höhere Verkehrssicherheit und geringere Lärmemissionen. Die Einengungen sind, wo funktional möglich, begrünt. Im Sinne des koordinierten Bauens werden die stark beanspruchte Fahrbahn und der Gehweg, wo nötig, saniert sowie die öffentliche Beleuchtung auf den neuesten Stand gebracht und deren Standorte der Kandelaber optimiert.

4.2 Fussverkehr

Die Fussverkehrsbeziehungen werden mit dem Projekt nicht verändert. Mit der erweiterten Trottoirnase im Bereich Erligatterweg wird die Querungsdistanz über die Fahrbahn minimiert.

4.3 Veloverkehr

Der Veloverkehr wird in dieser Tempo-30-Zone weiterhin im Mischverkehr geführt. Im Bereich der Einengungen können sich Velo- und Autofahrende weiterhin kreuzen.

4.4 Hitzeminderung

In den neuen Einengungen werden total 12 Bäume neu gepflanzt. Die Parkplatzflächen im Projektperimeter werden entsiegelt. Das Oberflächenwasser wird zur Versickerung in die entsiegelten Einengungen und Parkplatzflächen geleitet.

4.5 Parkierung

Durch die Anordnung der Einengungen werden 24 von den bestehenden 38 Parkplätzen der Blauen Zone aufgehoben. Insgesamt verbleiben 14 Parkplätze. Diese werden entsiegelt gebaut. Die Funktionalität wird dadurch nicht beeinträchtigt.

4.6 Anlieferung und Entsorgung

Privatparkplätze sowie die Zu- und Wegfahrt zu Privatgrundstücken sind vom vorliegenden Projekt nicht betroffen. Die Zugänglichkeit für Entsorgungsfahrzeuge und Feuerwehr ist weiterhin gewährleistet. Für einen besseren Zugang zu den verschiedenen Containerabstellplätzen werden die Randsteine zusätzlich abgesenkt.

Zürich, 11.03.25 glg/brf

Leiter Werterhaltung

Hannes Schneebeili

