

ZÜRICH-HÖNGG, AREAL GRÜNWALD

ERSCHLIESSUNGSVARIANTEN

VERKEHRSTUDIE

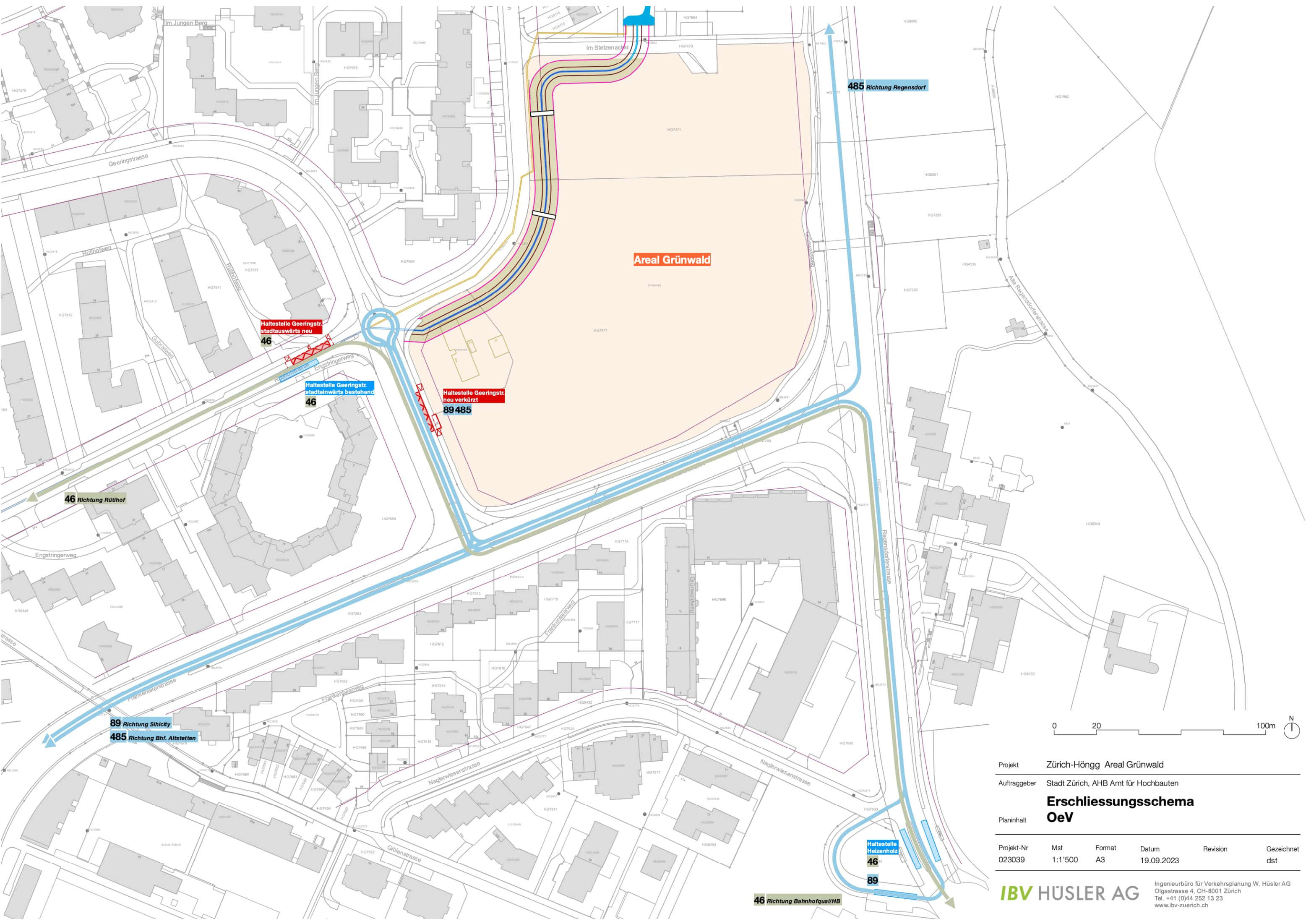
Inhalt:

- Erschliessungsschemen (ÖV, Velo, Fussgänger, MIV)
- Erschliessungsvarianten 1-7
- Erschliessungsvarianten 1-7 mit Sichtweiten
- Erschliessungsvarianten 1-7 (mit Angabe der Fahrtenzahlen)
- Mögliche Anlieferung für die Variante 7
- Übersichts- und Bewertungstabelle Erschliessungsvarianten
- Parkplatzberechnung
- Fahrtenberechnung
- Abklärungen / Abstimmung / Klärung von Fragen mit DAV und TAZ
- Empfehlung

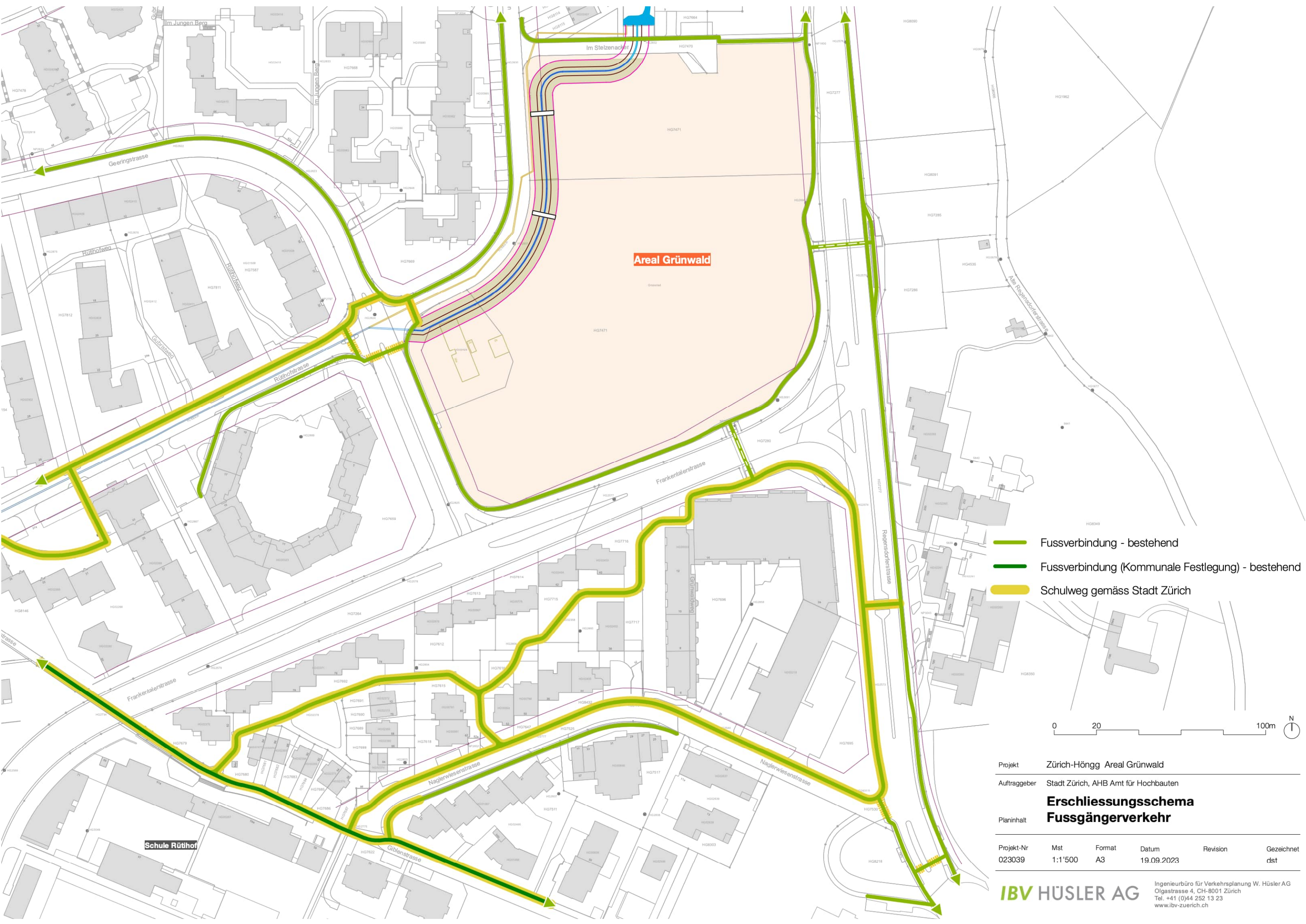
19. September 2023

IBV HÜSLER AG

Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG
Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich
Tel. +41 (0)44 252 13 23
www.ibv-zuerich.ch



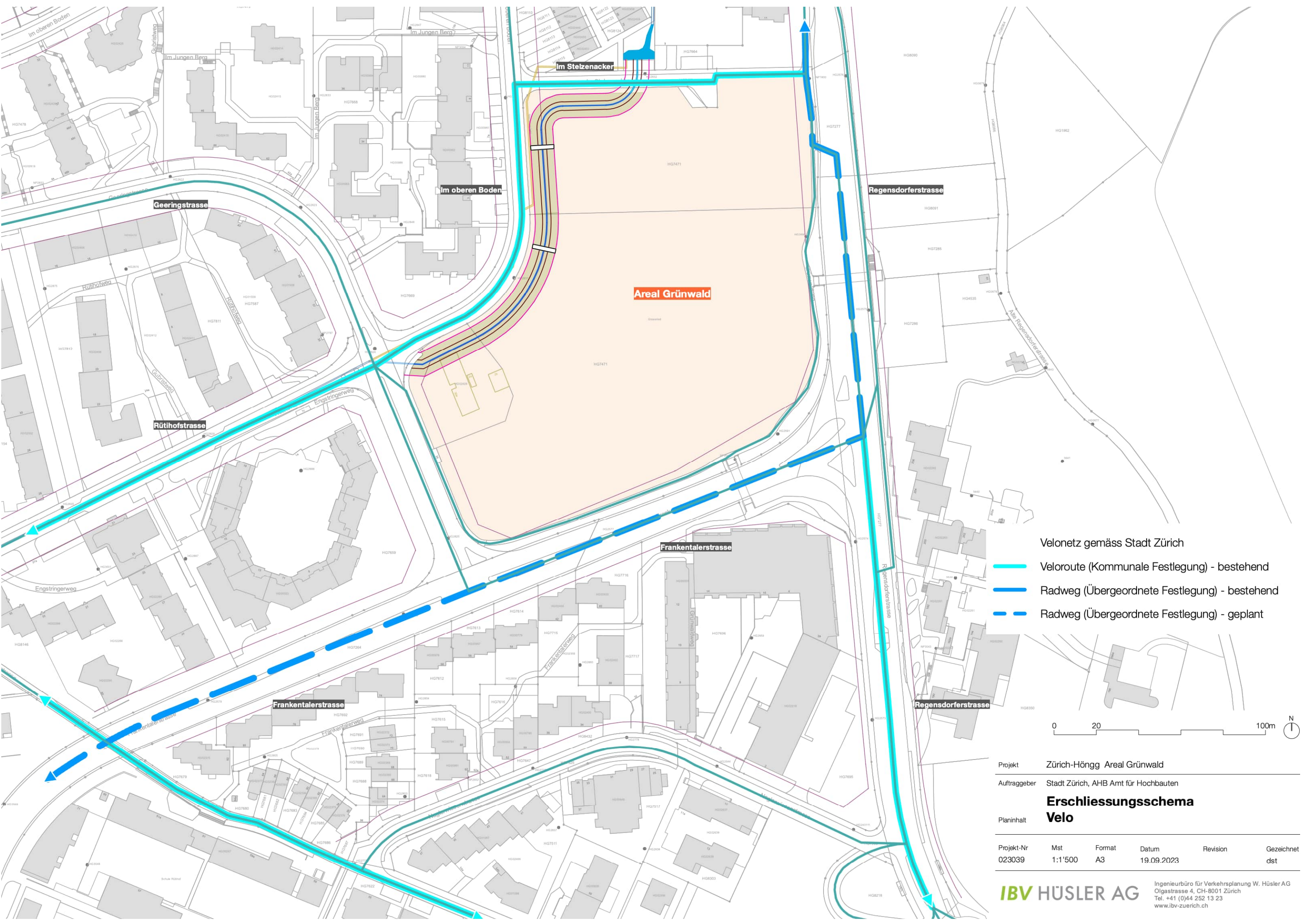
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsschema OeV				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst



- Fussverbindung - bestehend
- Fussverbindung (Kommunale Festlegung) - bestehend
- Schulweg gemäss Stadt Zürich



Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsschema Fussgängerverkehr				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst



Velonetz gemäss Stadt Zürich

Veloroute (Kommunale Festlegung) - bestehend

Radweg (Übergeordnete Festlegung) - bestehend

Radweg (Übergeordnete Festlegung) - geplant

0203039

1:1'500

A3

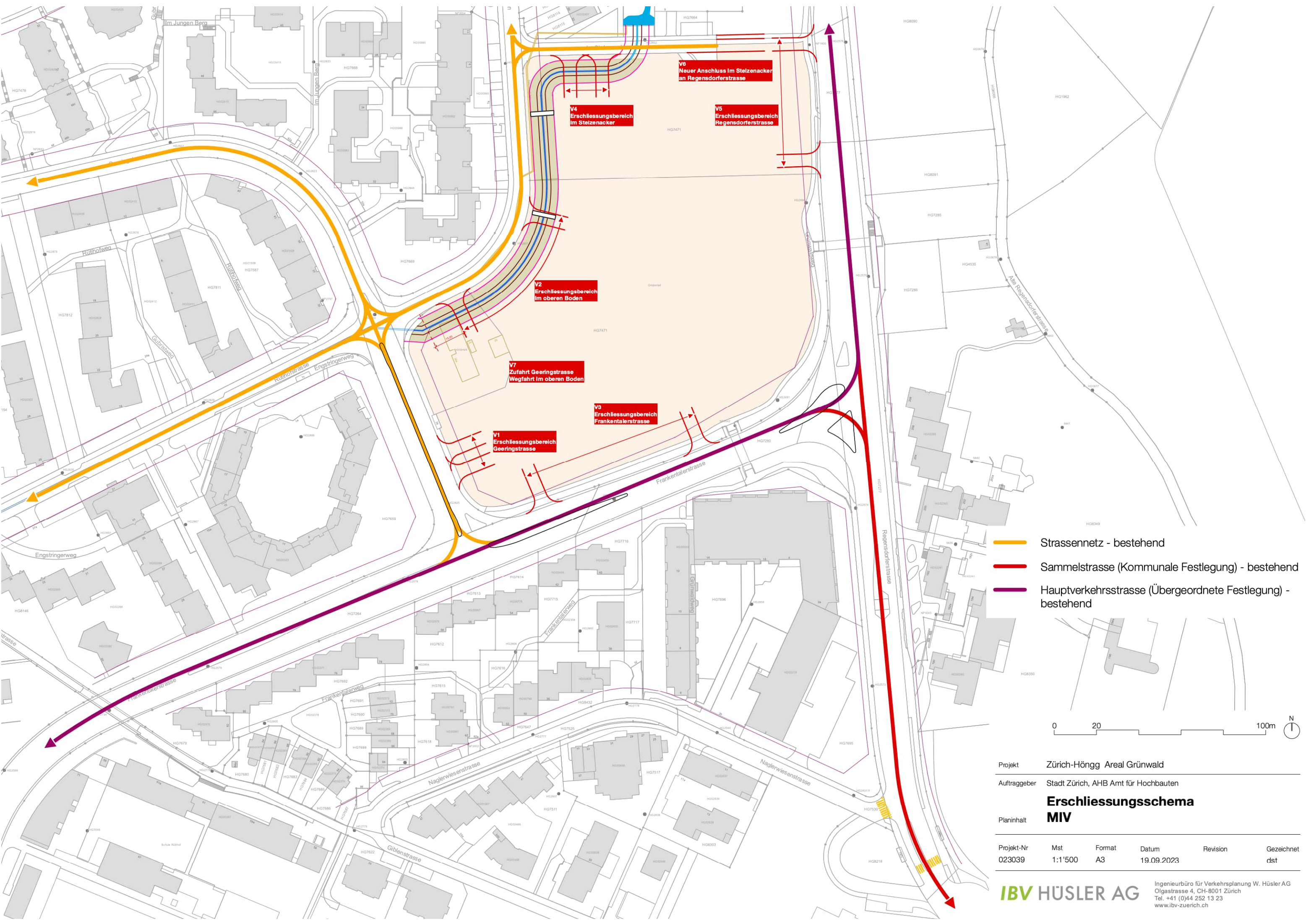
19.09.2023

dst

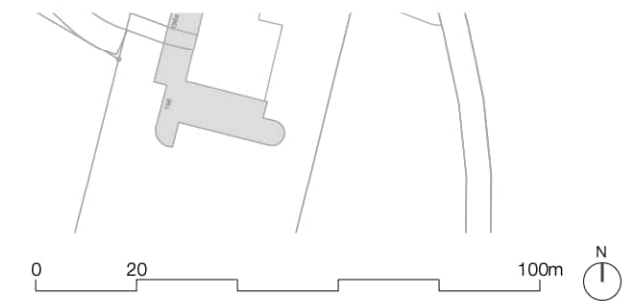
IBV HÜSLER AG

Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüslér AG
Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich
Tel. +41 (0)44 252 13 23
www.ibv-zuerich.ch

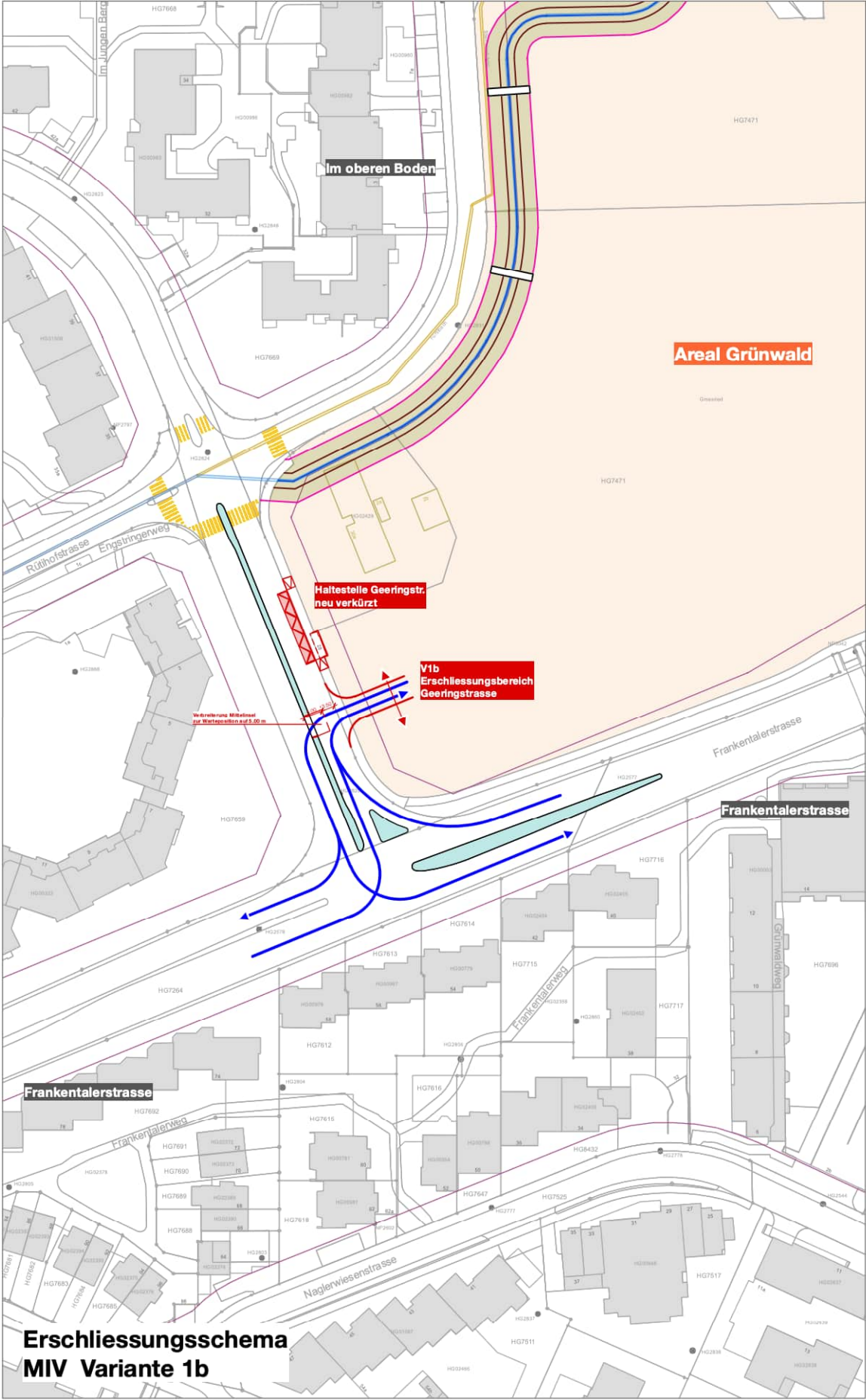
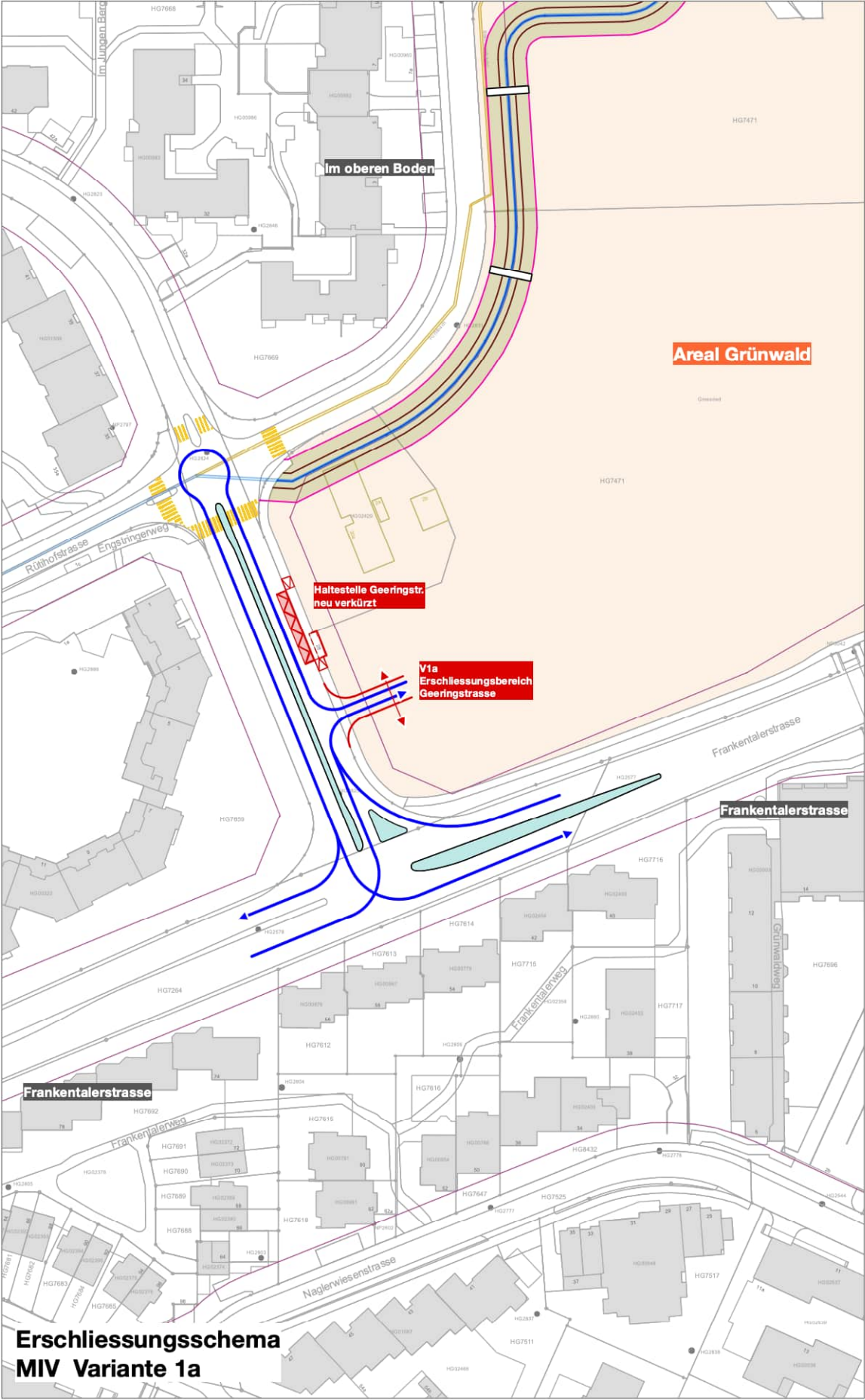
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsschema Velo				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst



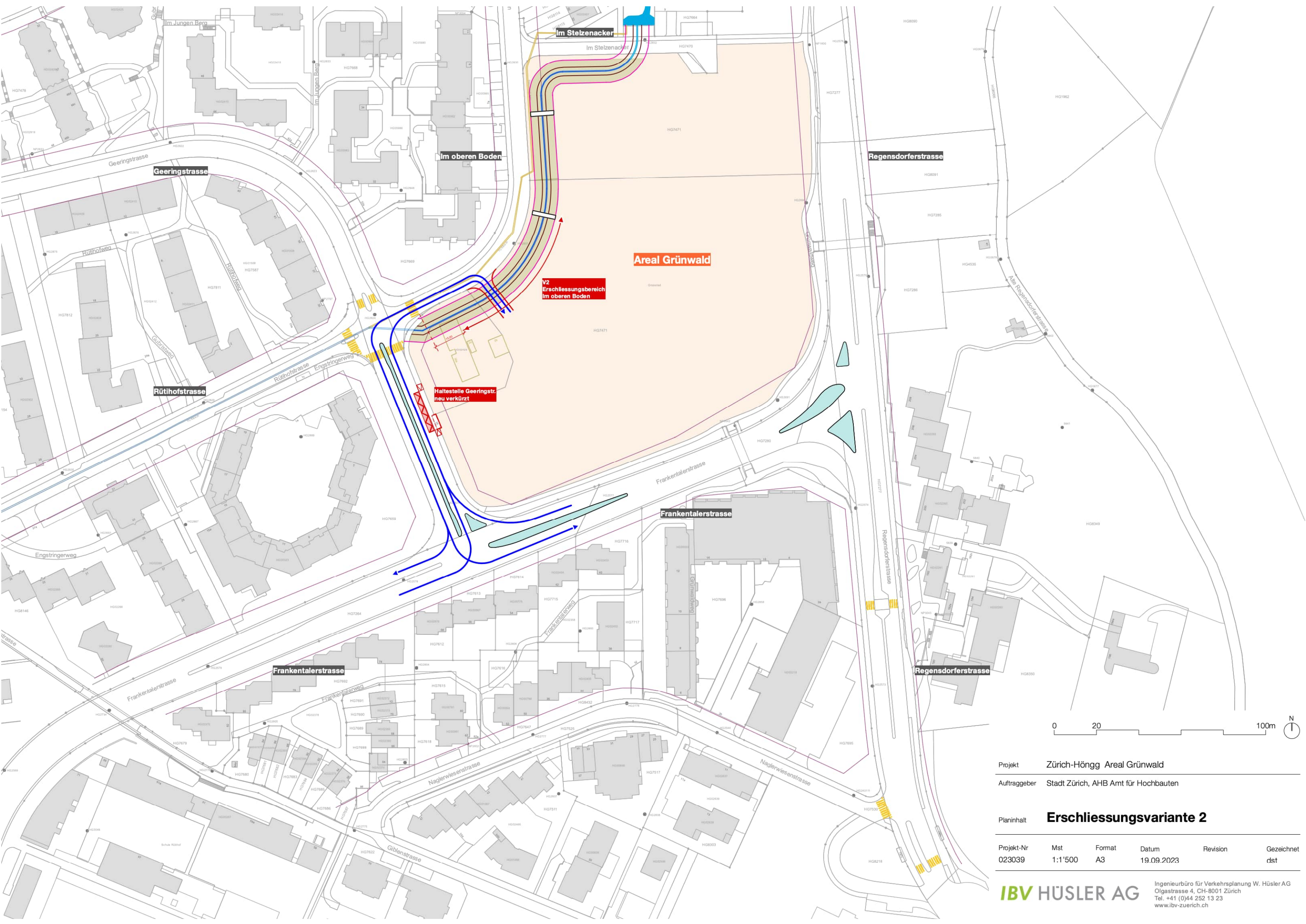
- Strassenetz - bestehend
- Sammelstrasse (Kommunale Festlegung) - bestehend
- Hauptverkehrsstrasse (Übergeordnete Festlegung) - bestehend



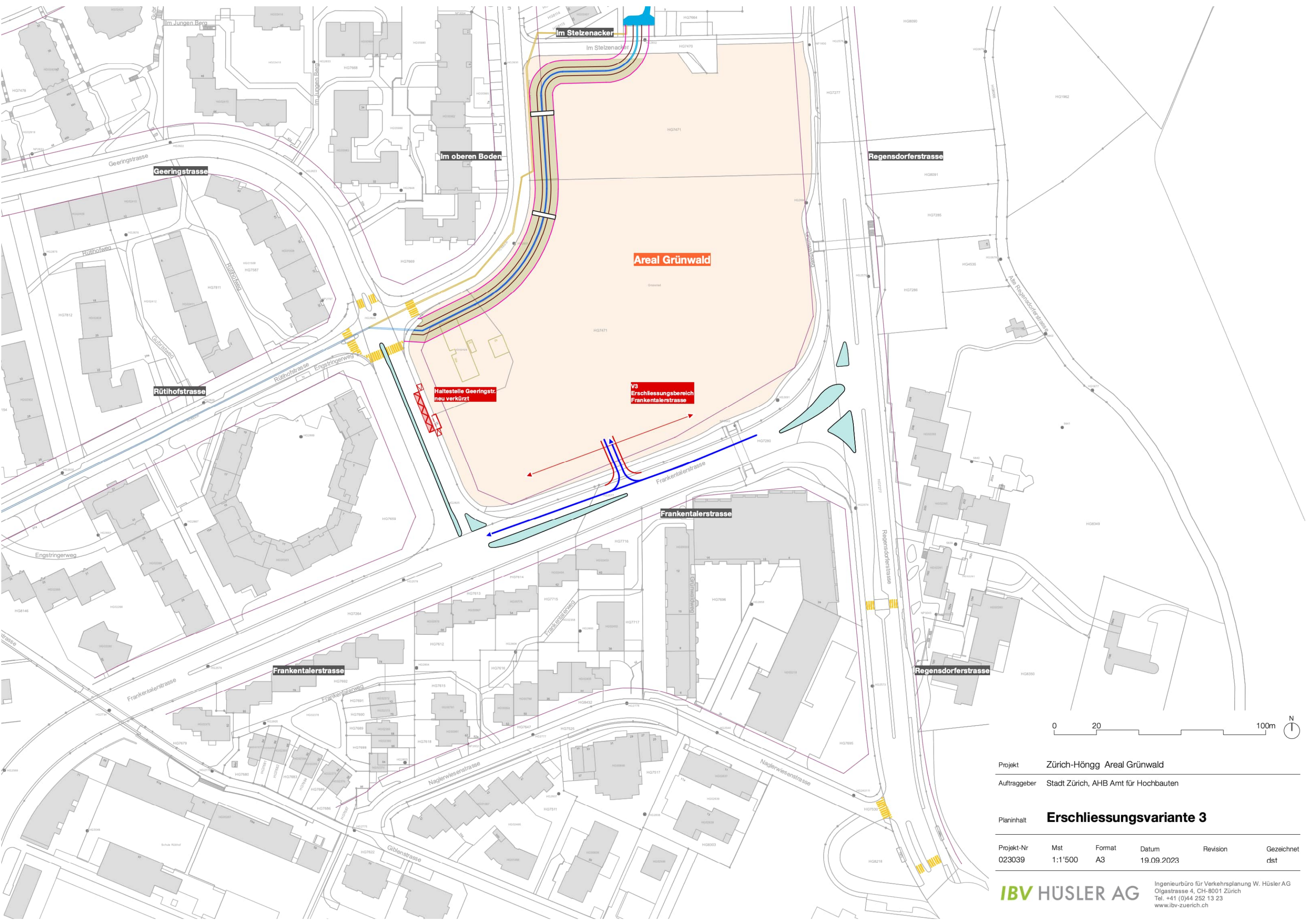
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsschema MIV				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst



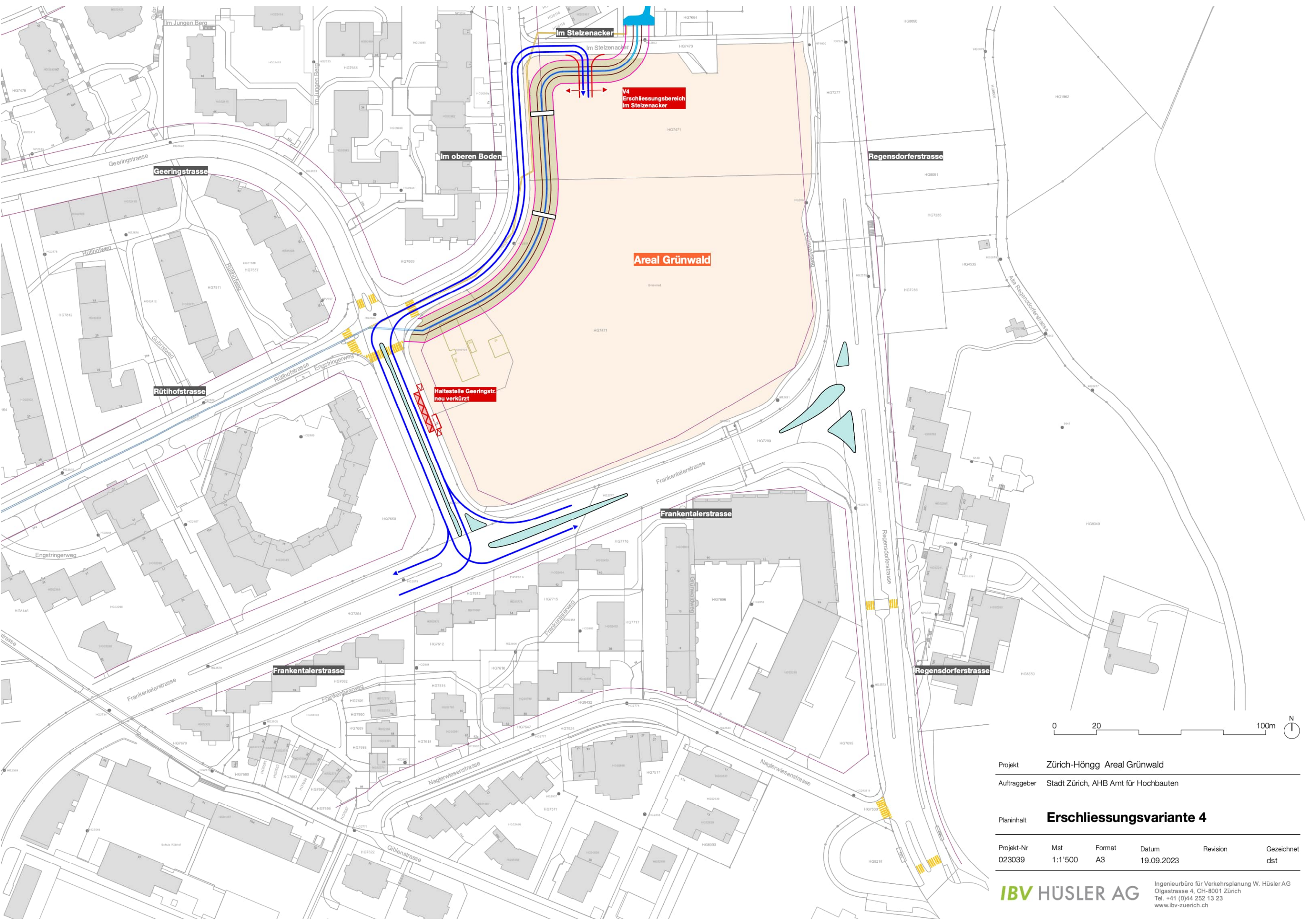
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 1a /1b				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst



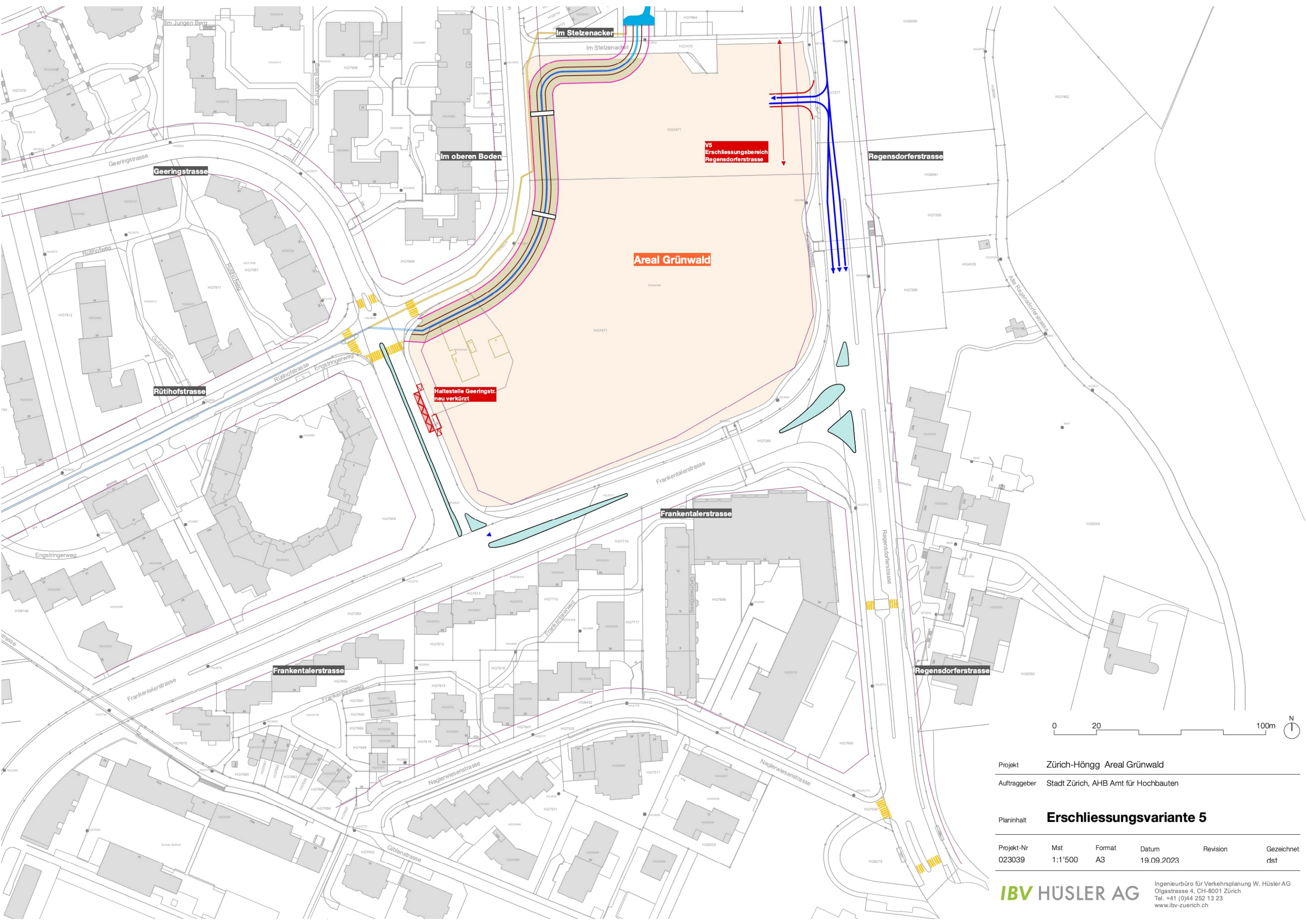
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 2				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst



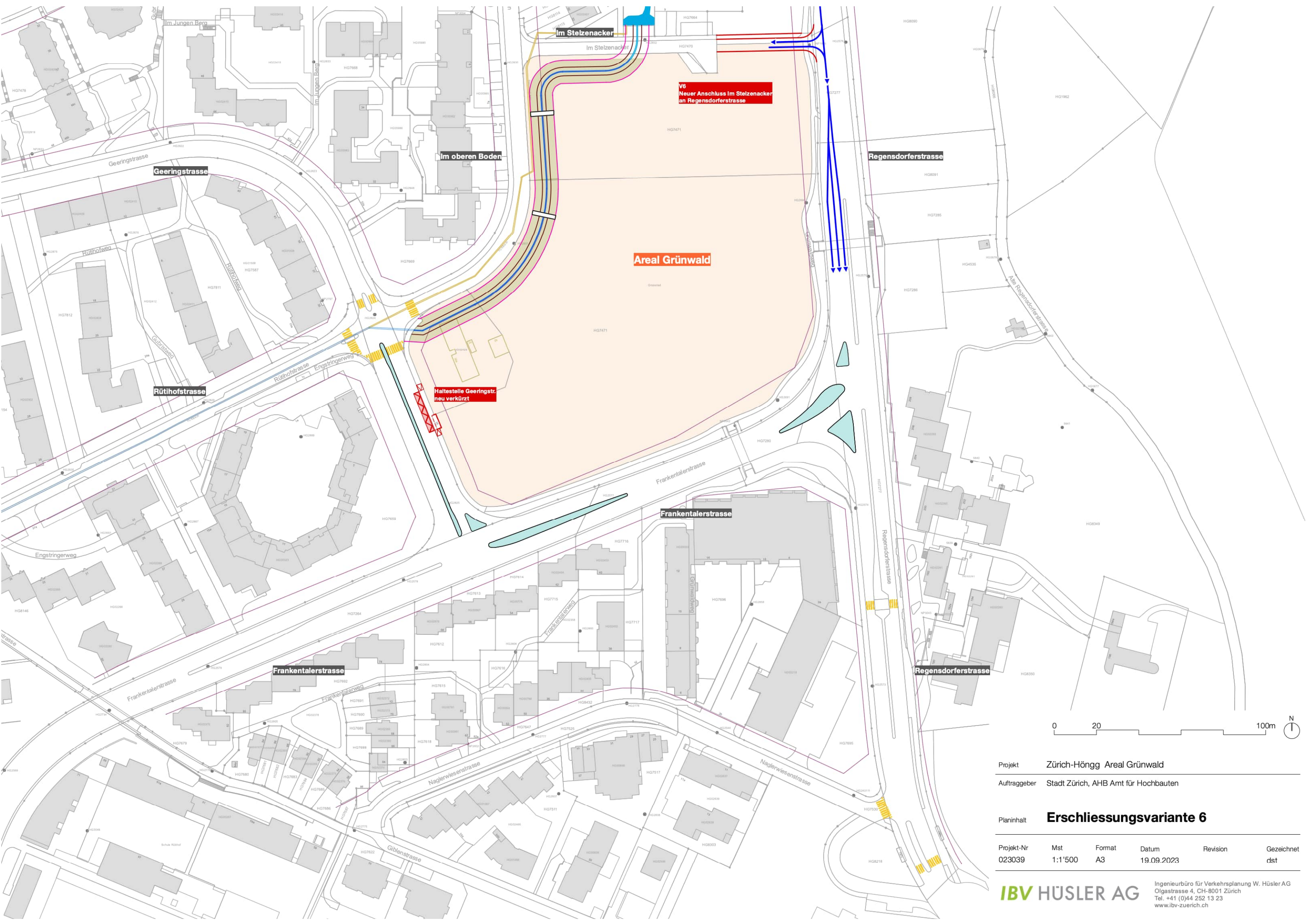
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 3				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst



Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 4				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst



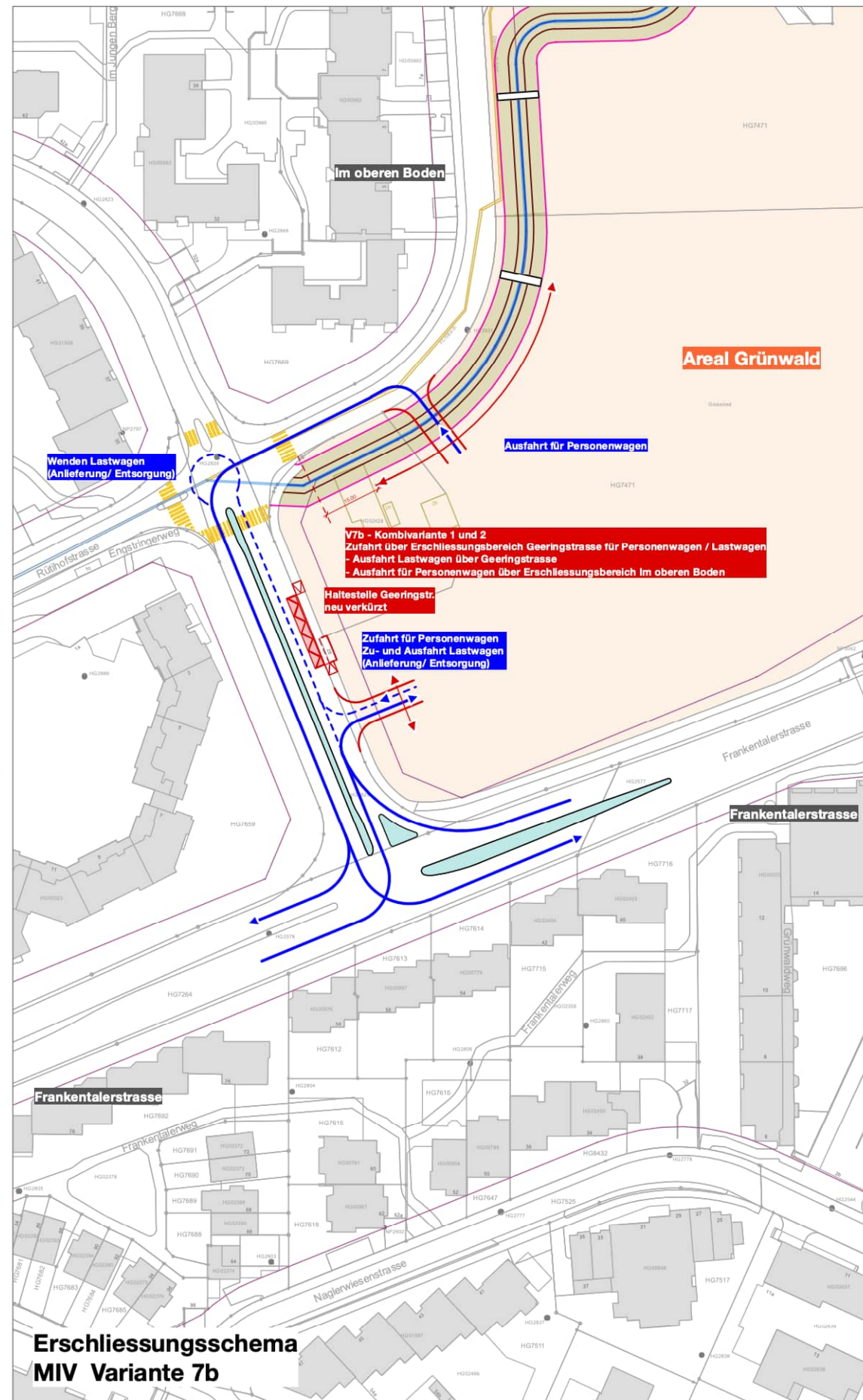
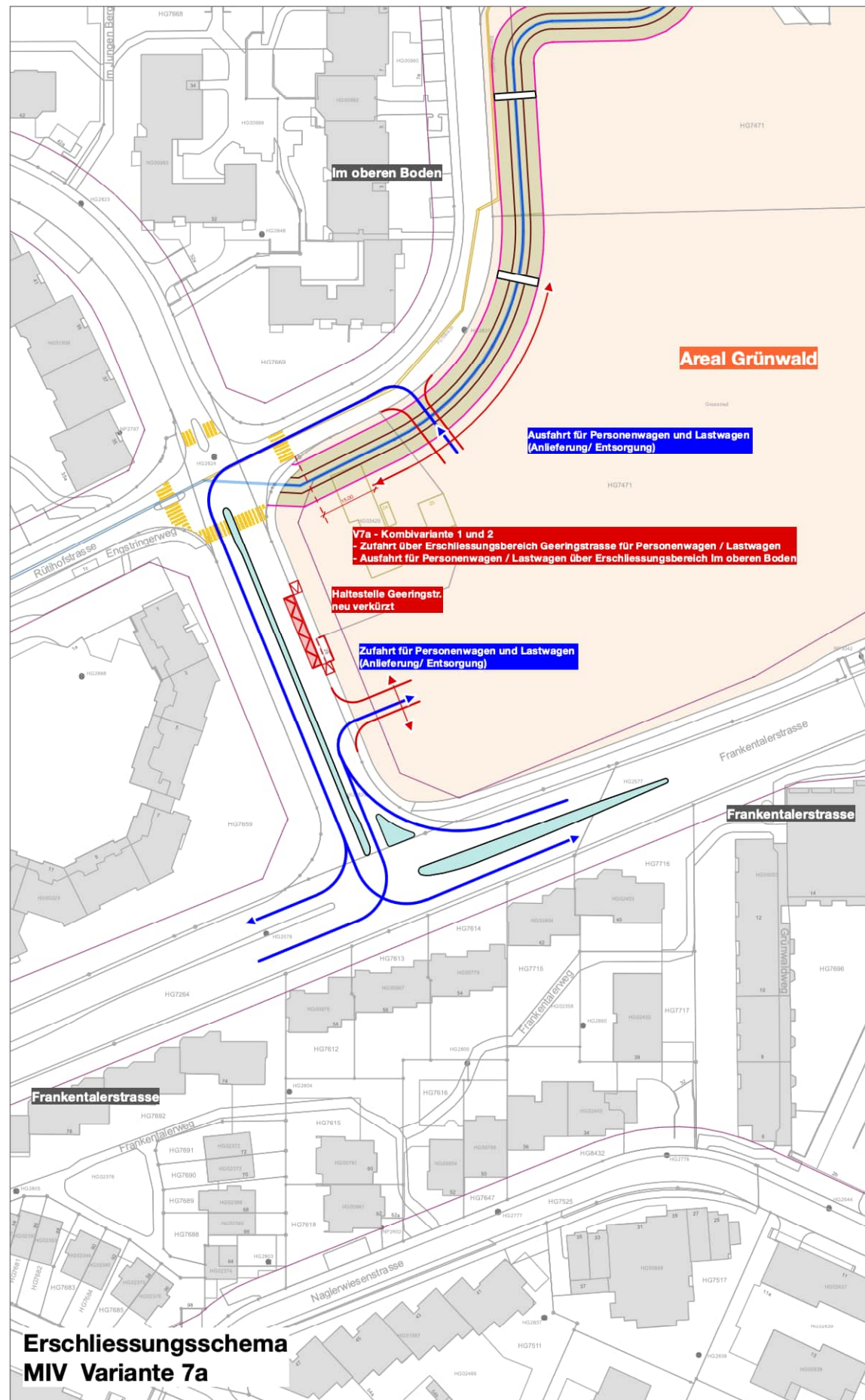
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 5				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst



Projekt Zürich-Höngg Areal Grünwald
Auftraggeber Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten

Planinhalt **Erschliessungsvariante 6**

Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst

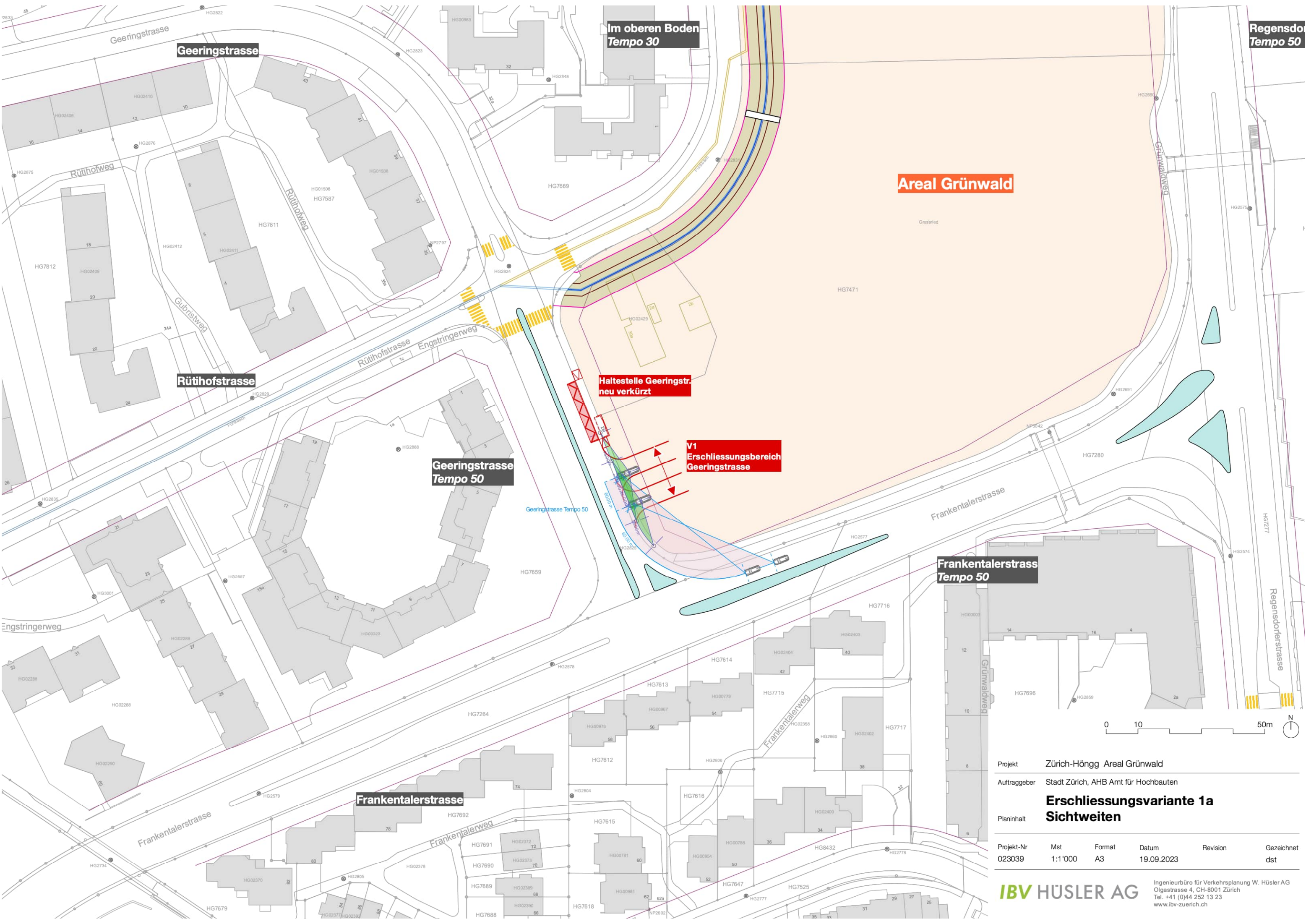


Projekt Zürich-Höngg Areal Grünwald

Auftraggeber Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten

Planinhalt **Erschliessungsvariante 7a / 7b**

Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst



Im oberen Boden
Tempo 30

Regensdorf
Tempo 50

Areal Grünwald

Geeringstrasse

Rütihofstrasse

Geeringstrasse
Tempo 50

Haltestelle Geeringstr.
neu verkürzt

V1
Erschliessungsbereich
Geeringstrasse

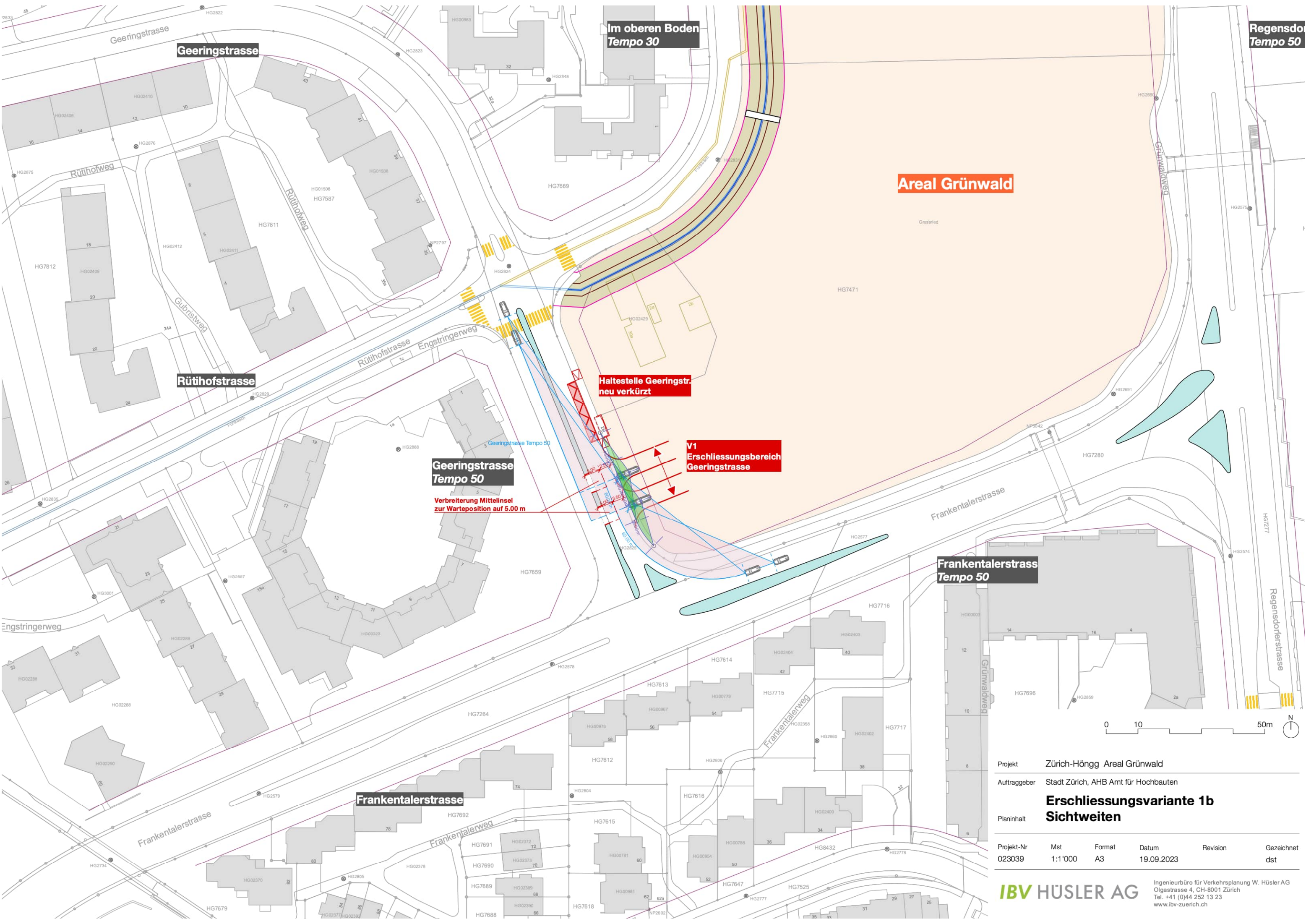
Frankentalerstrass
Tempo 50

Frankentalerstrasse

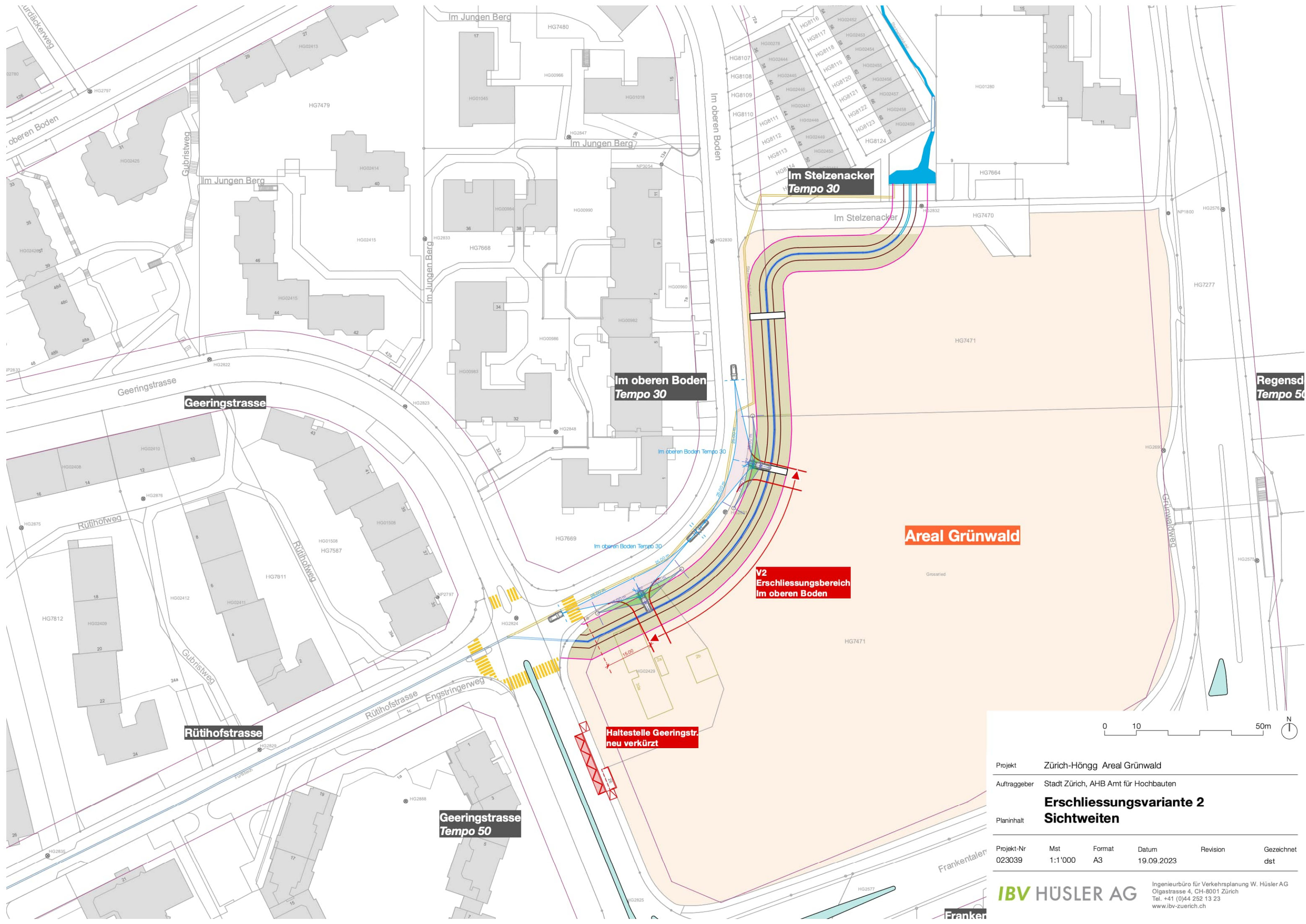
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 1a Sichtweiten				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'000	A3	19.09.2023		dst

IBV HÜSLER AG

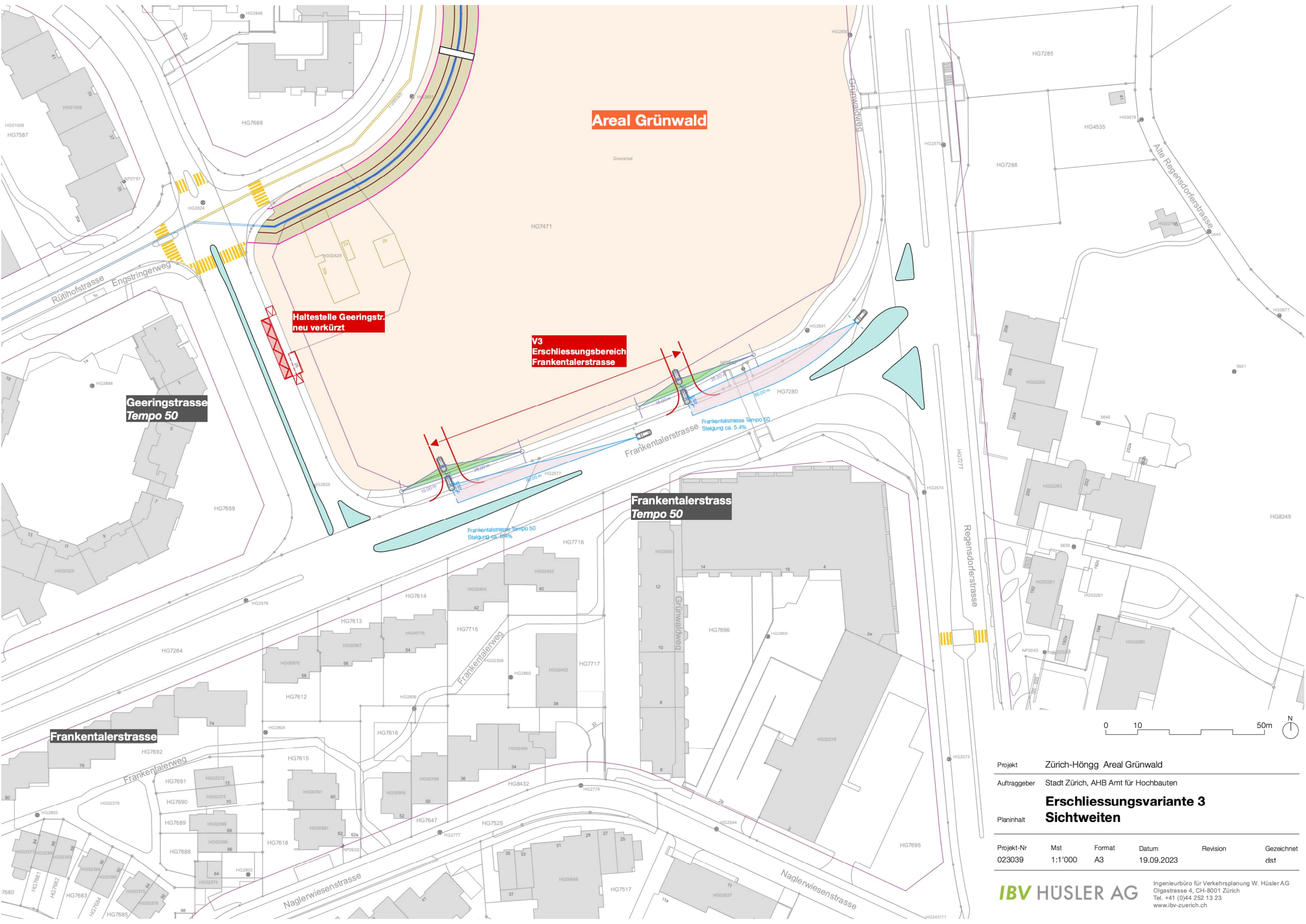
Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG
Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich
Tel. +41 (0)44 252 13 23
www.ibv-zuerich.ch



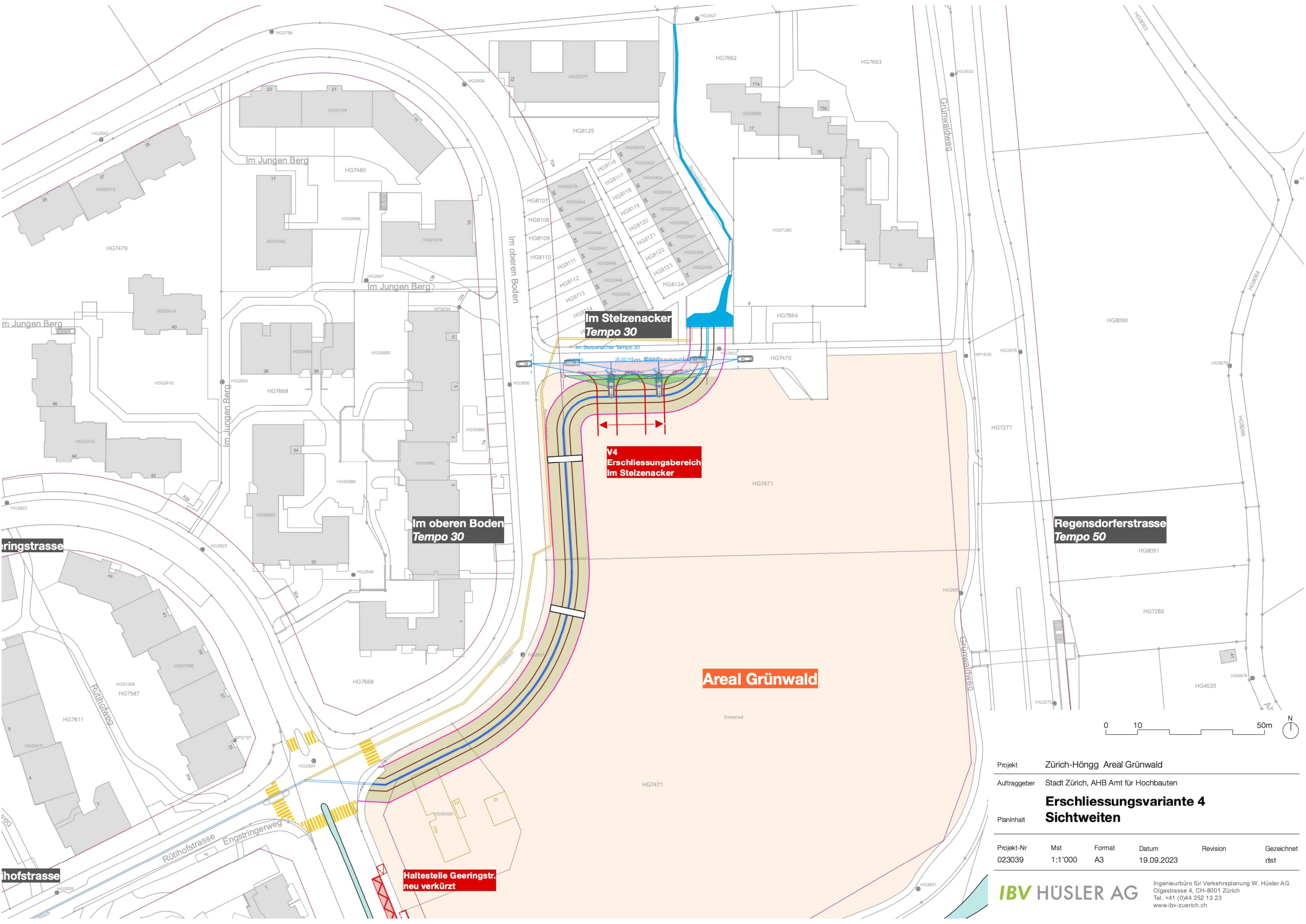
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 1b Sichtweiten				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'000	A3	19.09.2023		dst



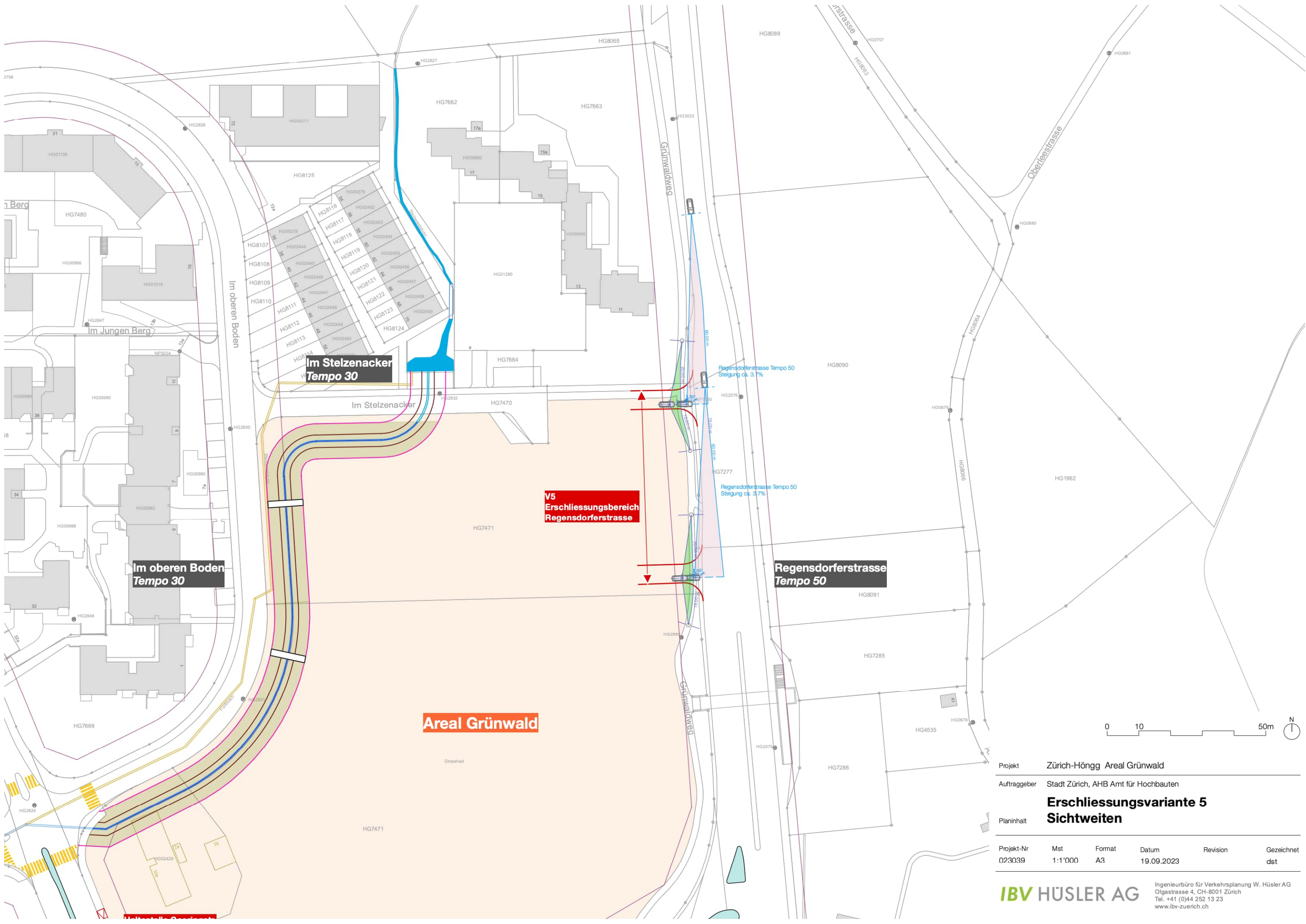
Projekt Zürich-Höngg Areal Grünwald					
Auftraggeber Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten					
Planinhalt Erschliessungsvariante 2 Sichtweiten					
Projekt-Nr 023039	Mst 1:1'000	Format A3	Datum 19.09.2023	Revision	Gezeichnet dst



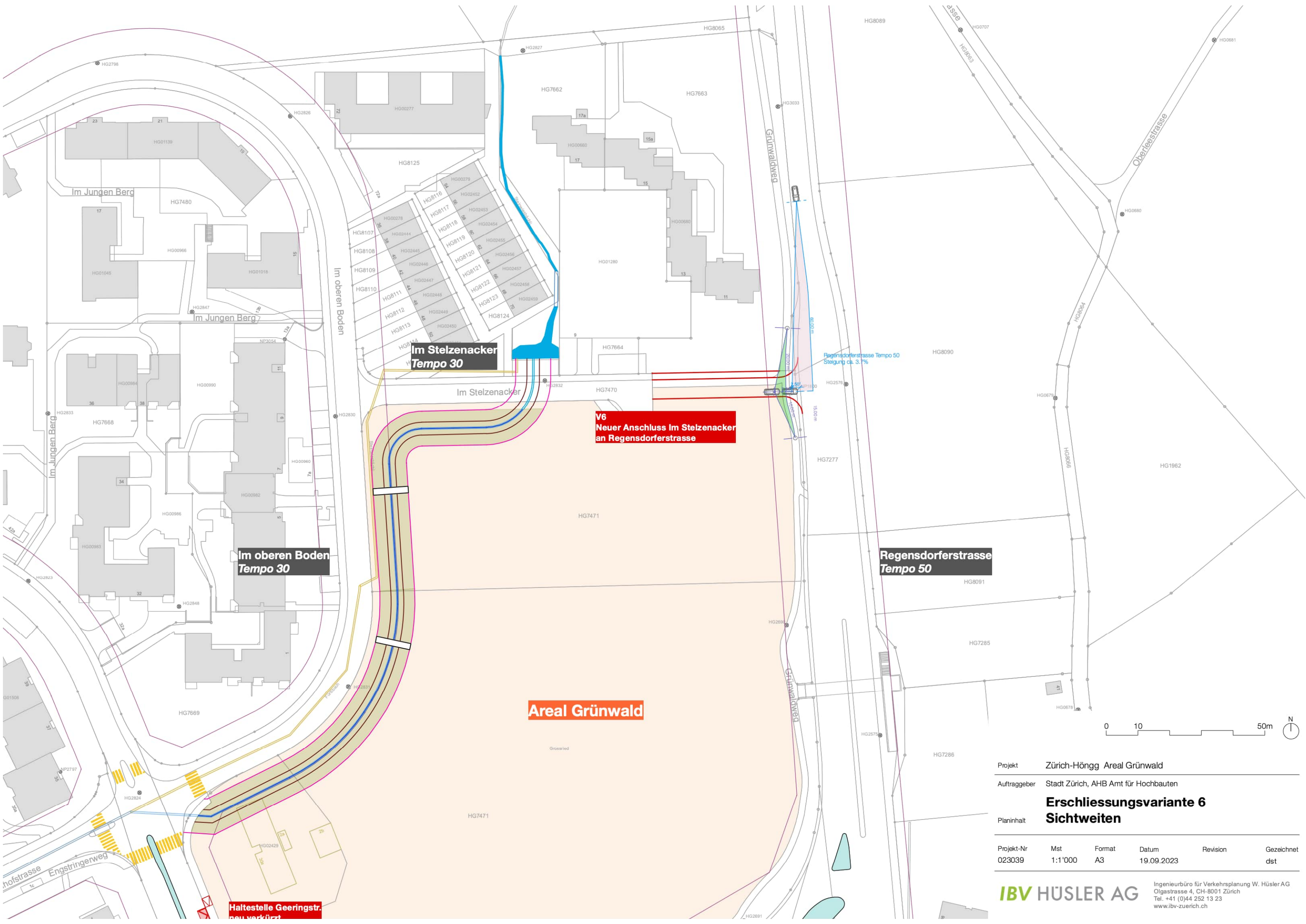
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 3 Sichtweiten				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'000	A3	19.09.2023		dst



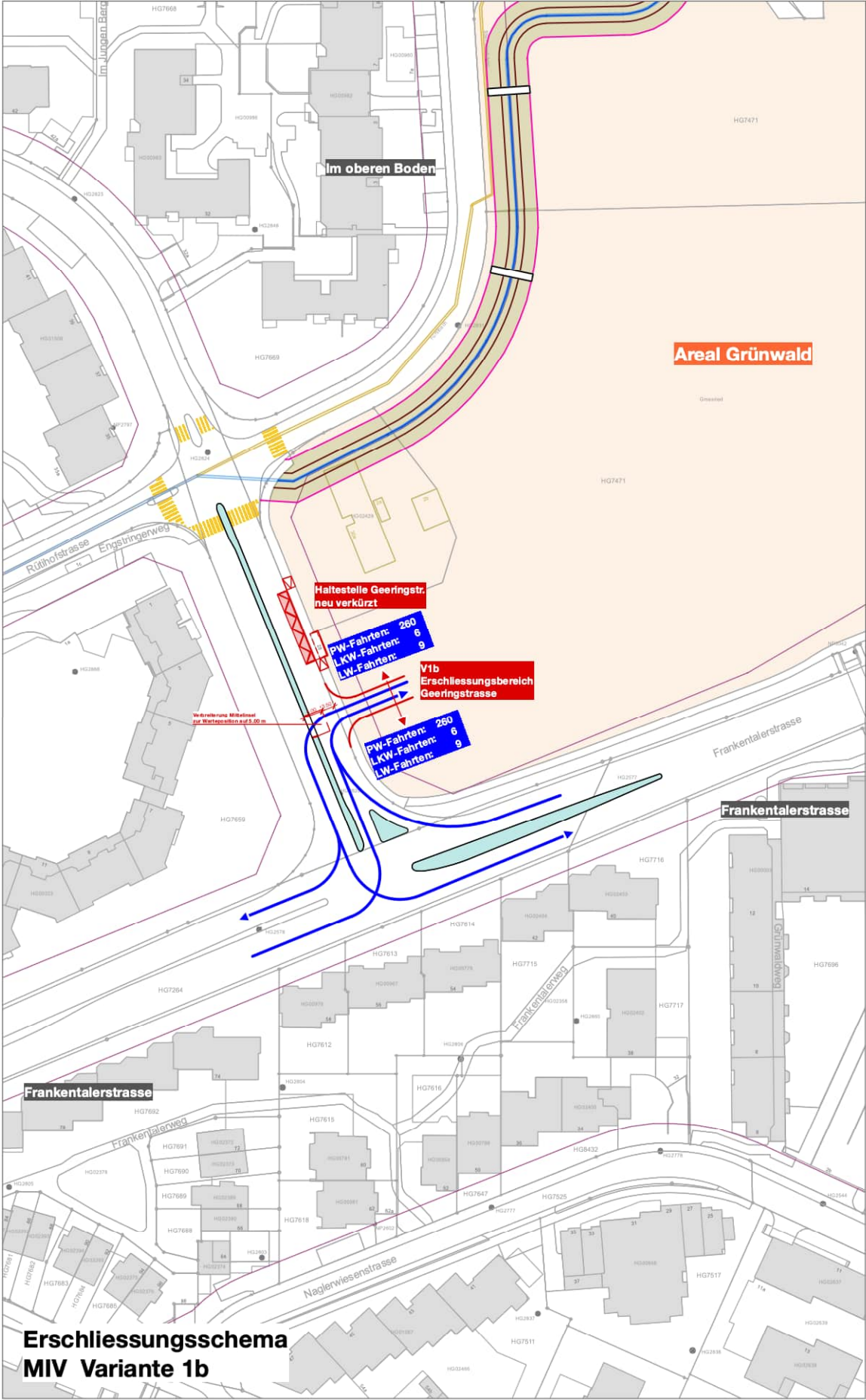
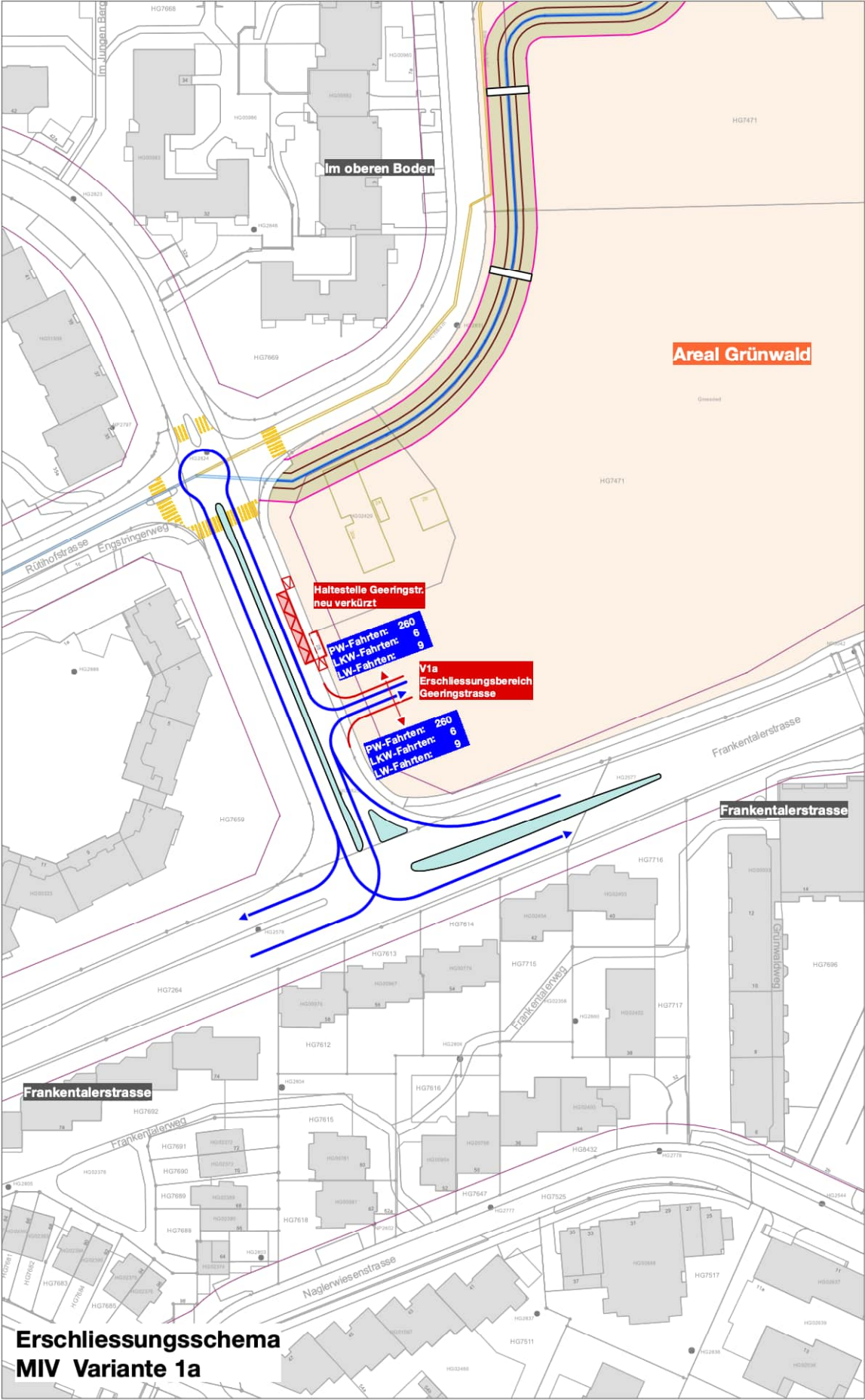
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 4 Sichtweiten				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'000	A3	19.09.2023		dst



Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 5				
	Sichtweiten				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'000	A3	19.09.2023		dst



Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
	Erschliessungsvariante 6				
Planinhalt	Sichtweiten				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'000	A3	19.09.2023		dst



Abschätzung Fahrten:

- Personenwagen-Fahrten anhand des Minimums nach PPV
- Lastwagen-/ Lieferwagenfahrten anhand Maximalwerte

020

20

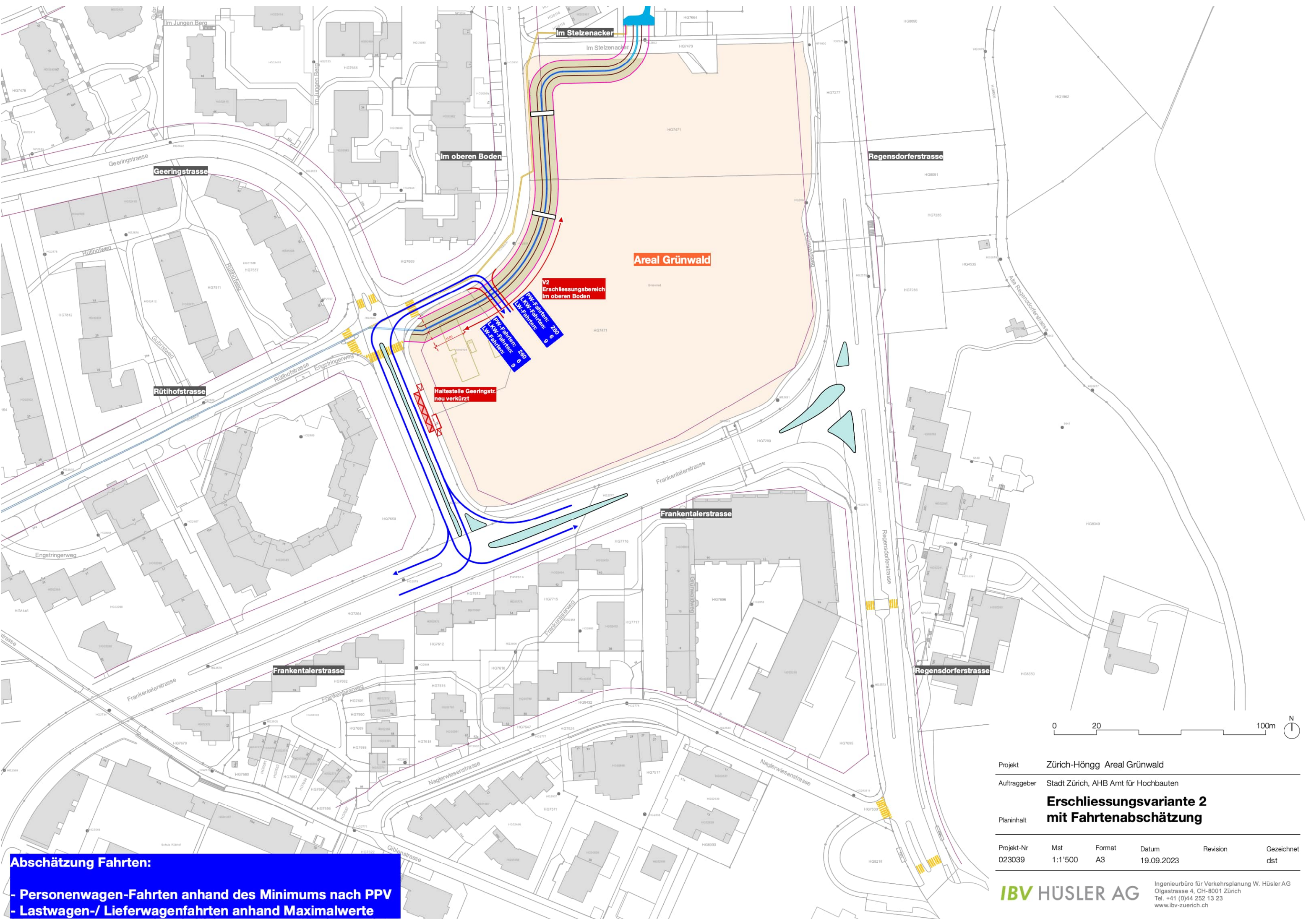
100m

N

Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 1a /1b mit Fahrtenabschätzung				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst

IBV HÜSLER AG

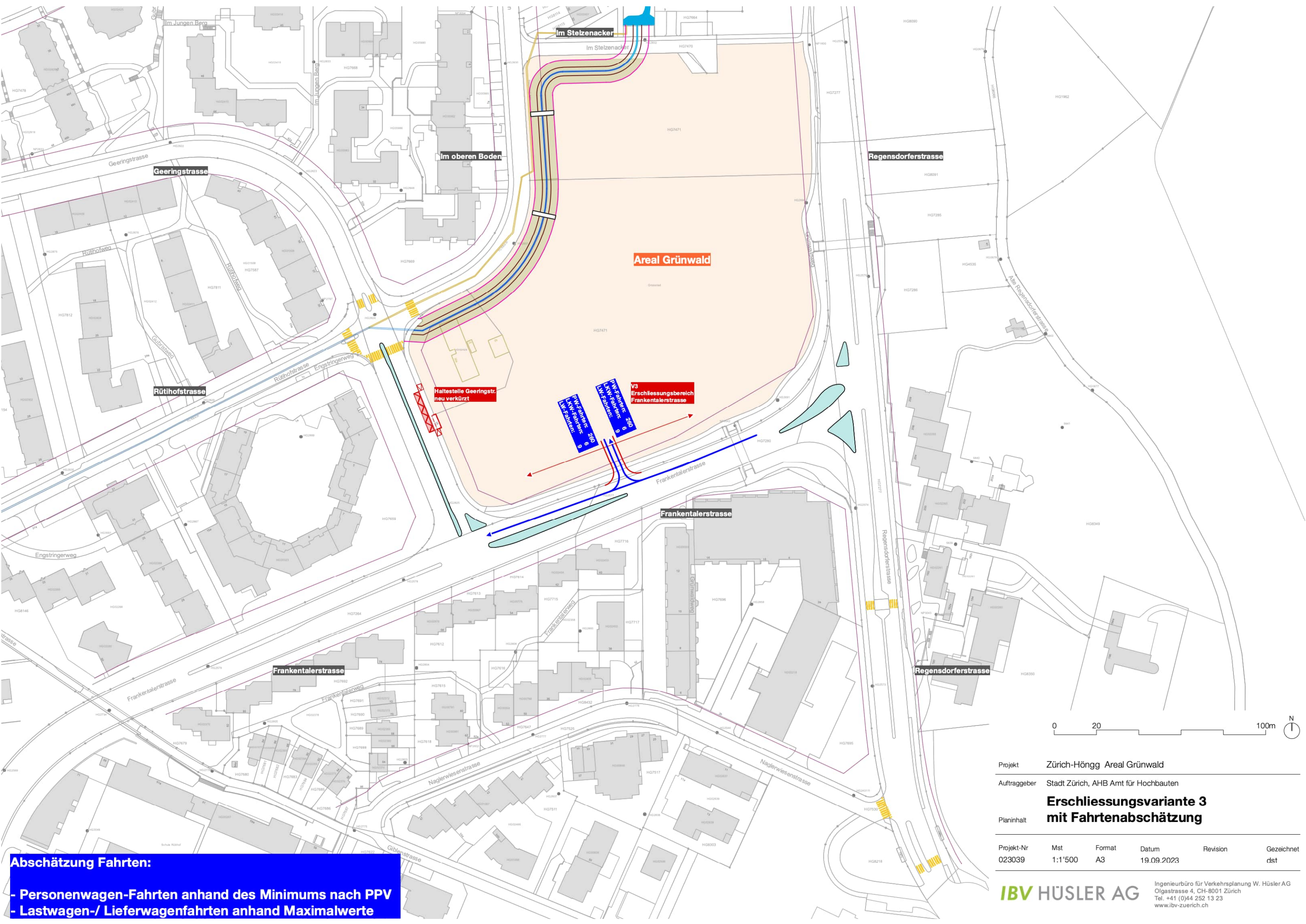
Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüslér AG
Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich
Tel. +41 (0)44 252 13 23
www.ibv-zuerich.ch



Abschätzung Fahrten:

- Personenwagen-Fahrten anhand des Minimums nach PPV
- Lastwagen-/ Lieferwagenfahrten anhand Maximalwerte

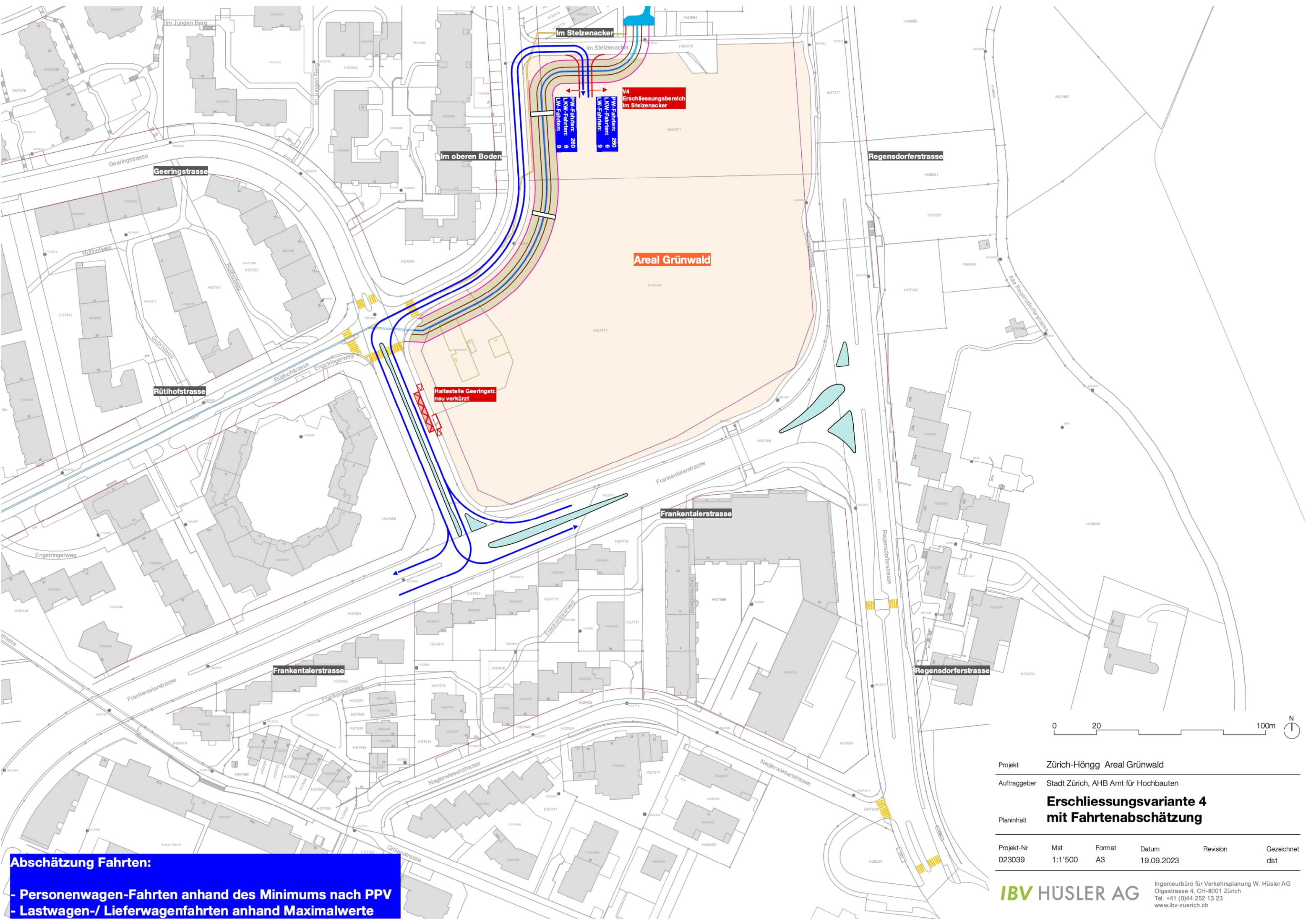
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 2 mit Fahrtenabschätzung				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst



Abschätzung Fahrten:

- Personenwagen-Fahrten anhand des Minimums nach PPV
- Lastwagen-/ Lieferwagenfahrten anhand Maximalwerte

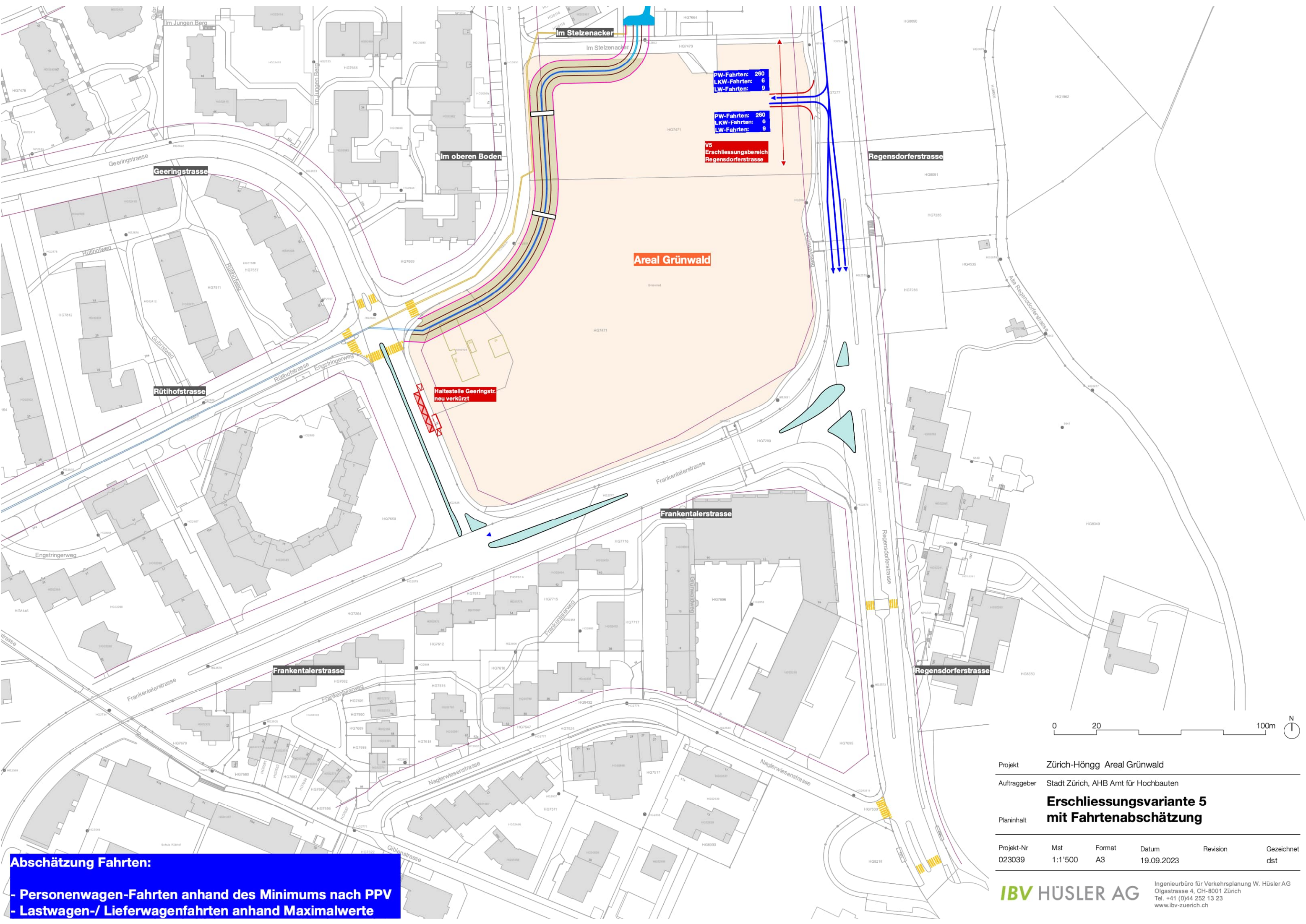
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 3 mit Fahrtenabschätzung				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst



Abschätzung Fahrten:

- Personenwagen-Fahrten anhand des Minimums nach PPV
- Lastwagen-/ Lieferwagenfahrten anhand Maximalwerte

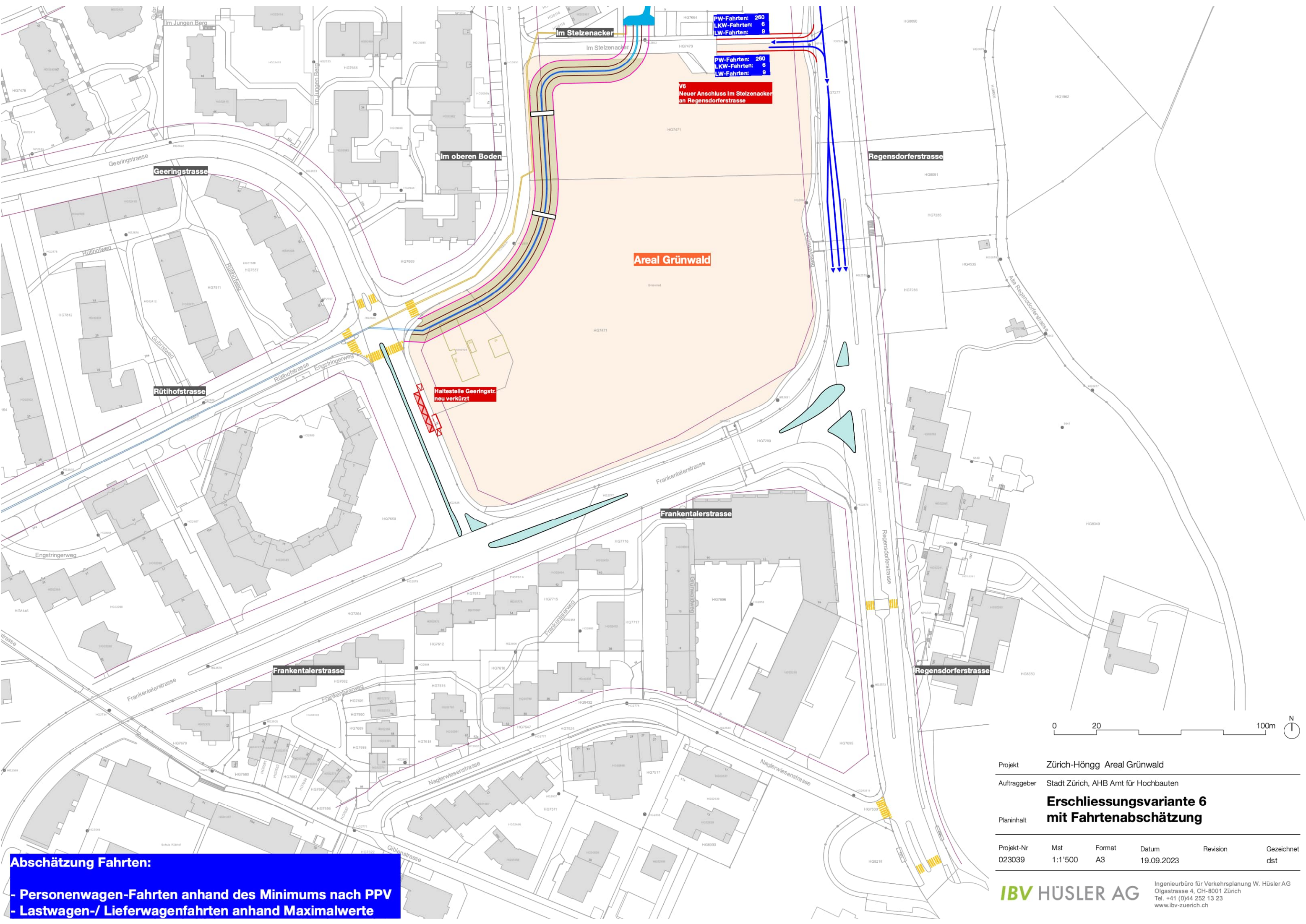
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 4 mit Fahrtenabschätzung				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst



Abschätzung Fahrten:

- Personenwagen-Fahrten anhand des Minimums nach PPV
- Lastwagen-/ Lieferwagenfahrten anhand Maximalwerte

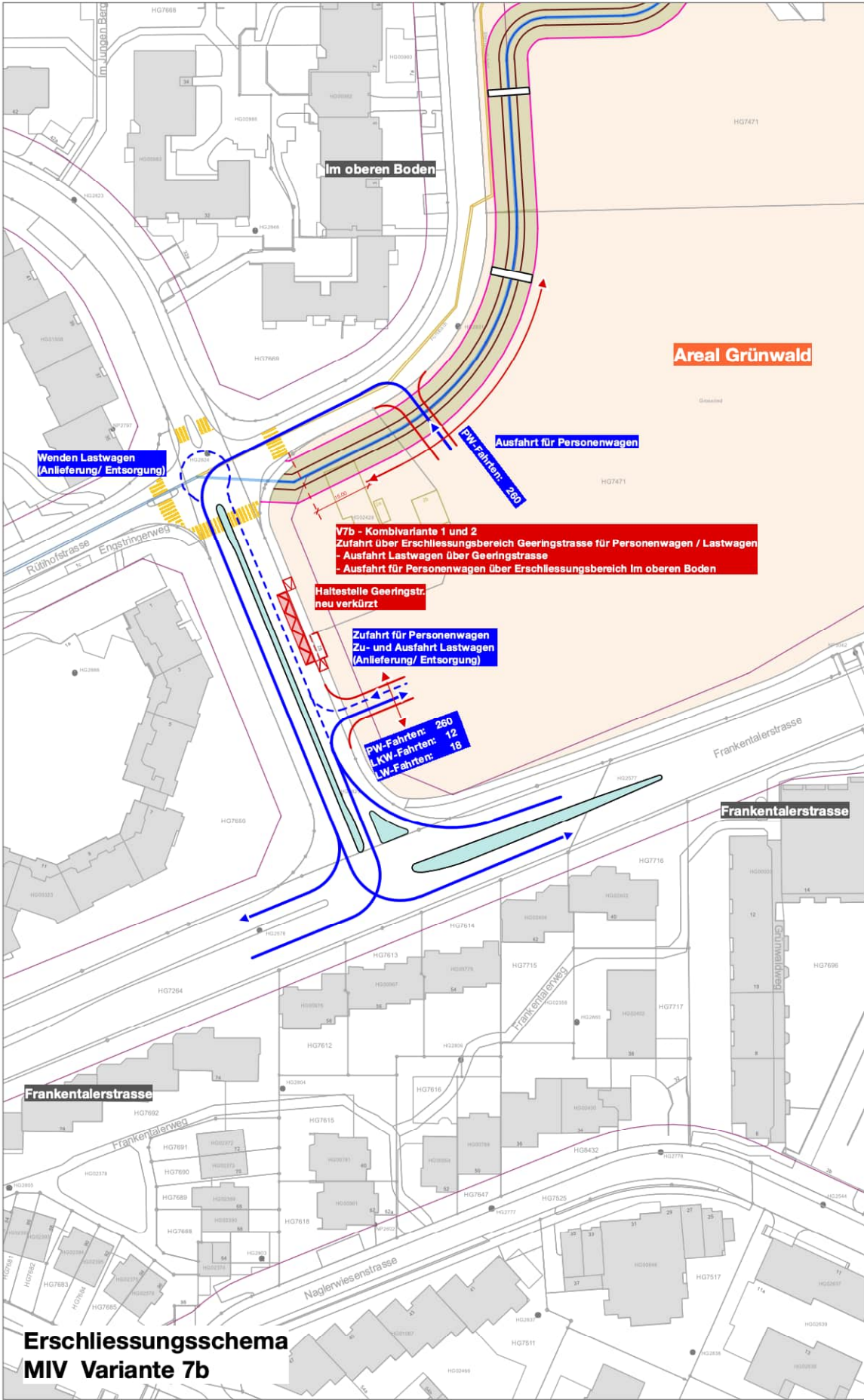
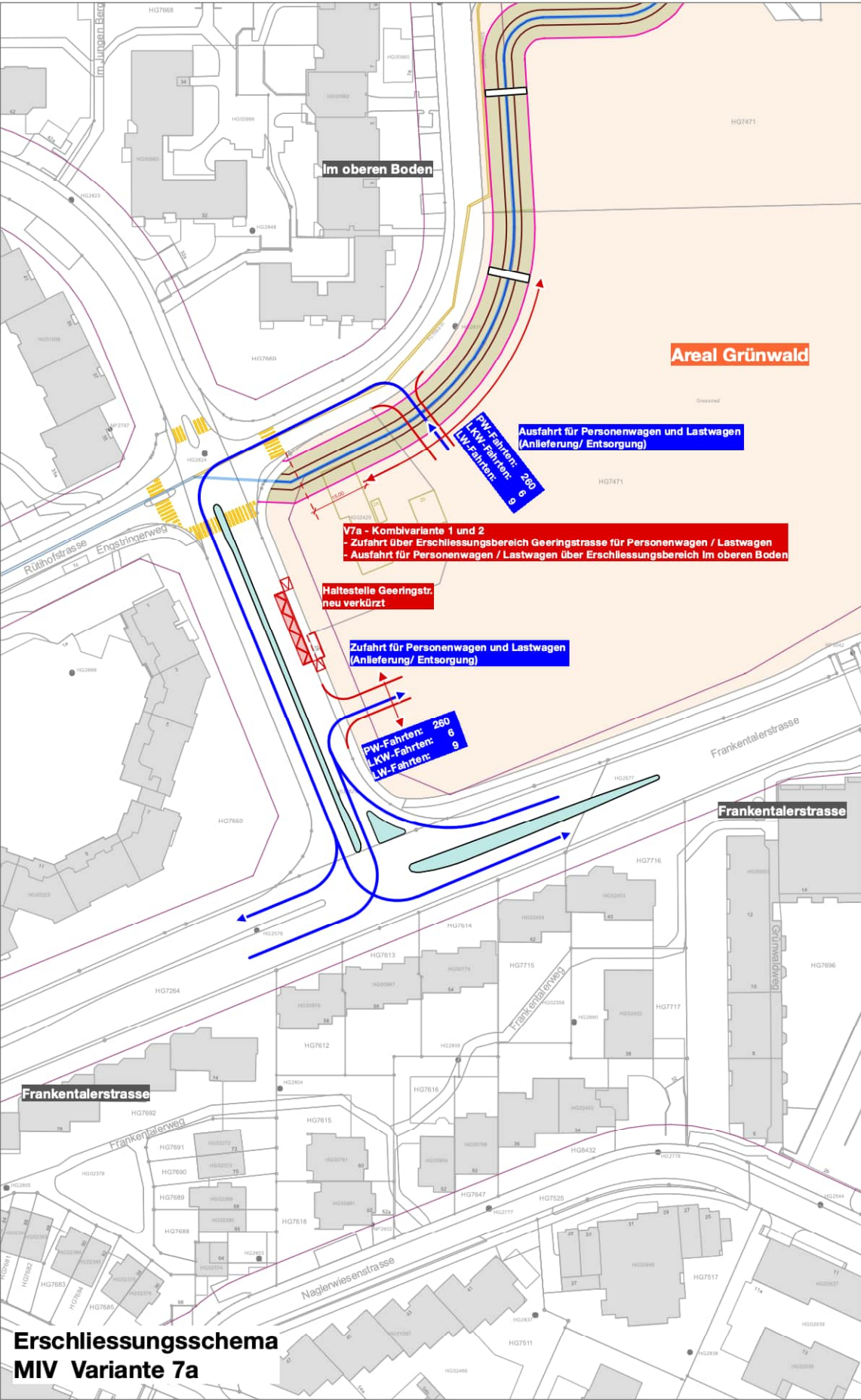
Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 5 mit Fahrtenabschätzung				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst



Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 6 mit Fahrtenabschätzung				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst

Abschätzung Fahrten:

- Personenwagen-Fahrten anhand des Minimums nach PPV
- Lastwagen-/ Lieferwagenfahrten anhand Maximalwerte



Abschätzung Fahrten:

- Personenwagen-Fahrten anhand des Minimums nach PPV
- Lastwagen-/ Lieferwagenfahrten anhand Maximalwerte

0203039

Mst

Format

Datum

Revision

Gezeichnet

1:1'500

A3

19.09.2023

dst

Projekt

Auftraggeber

Planinhalt

Zürich-Höngg Areal Grünwald

Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten

**Erschliessungsvariante 7a / 7b
mit Fahrtenabschätzung**

Projekt-Nr

Mst

Format

Datum

Revision

Gezeichnet

023039

1:1'500

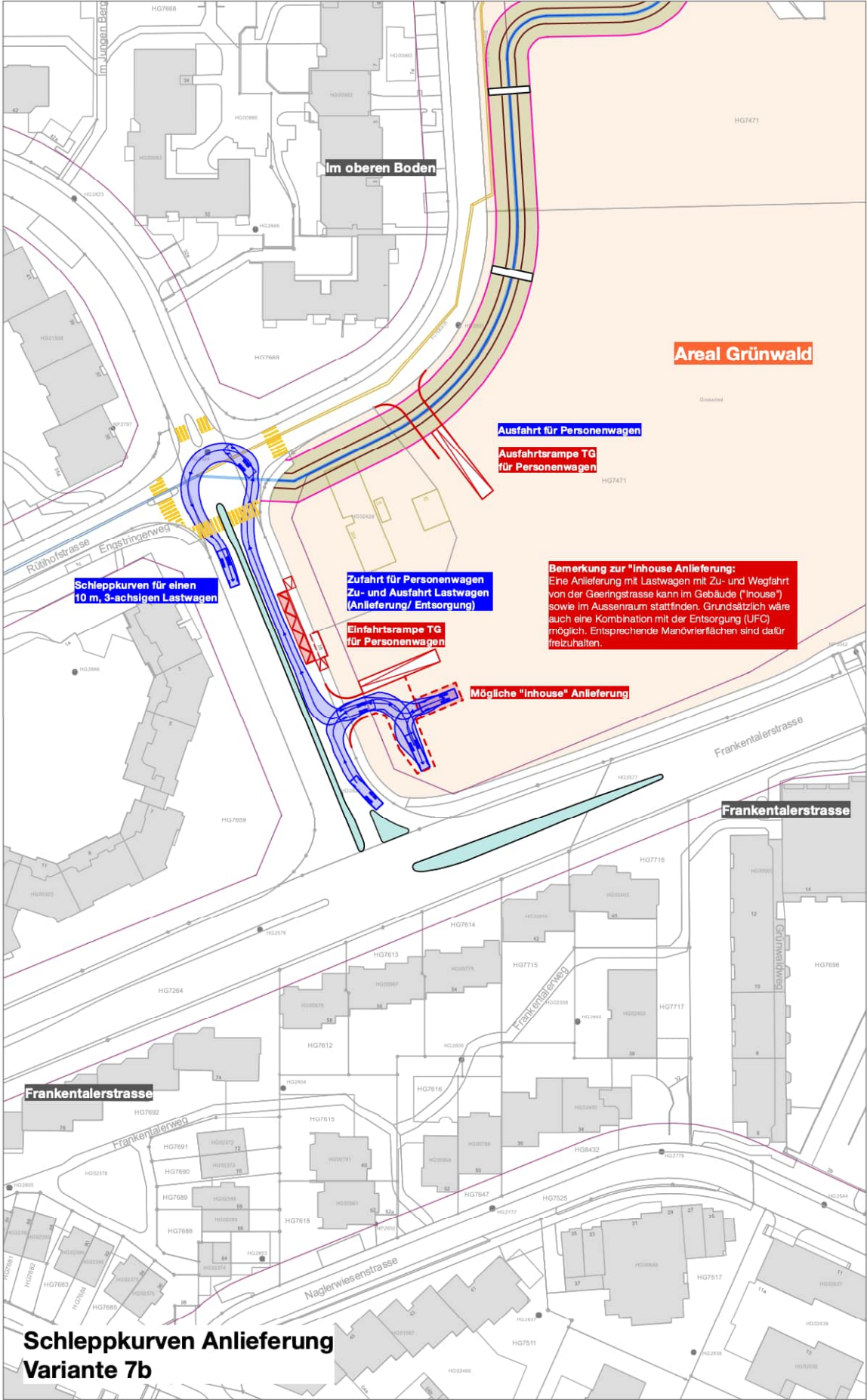
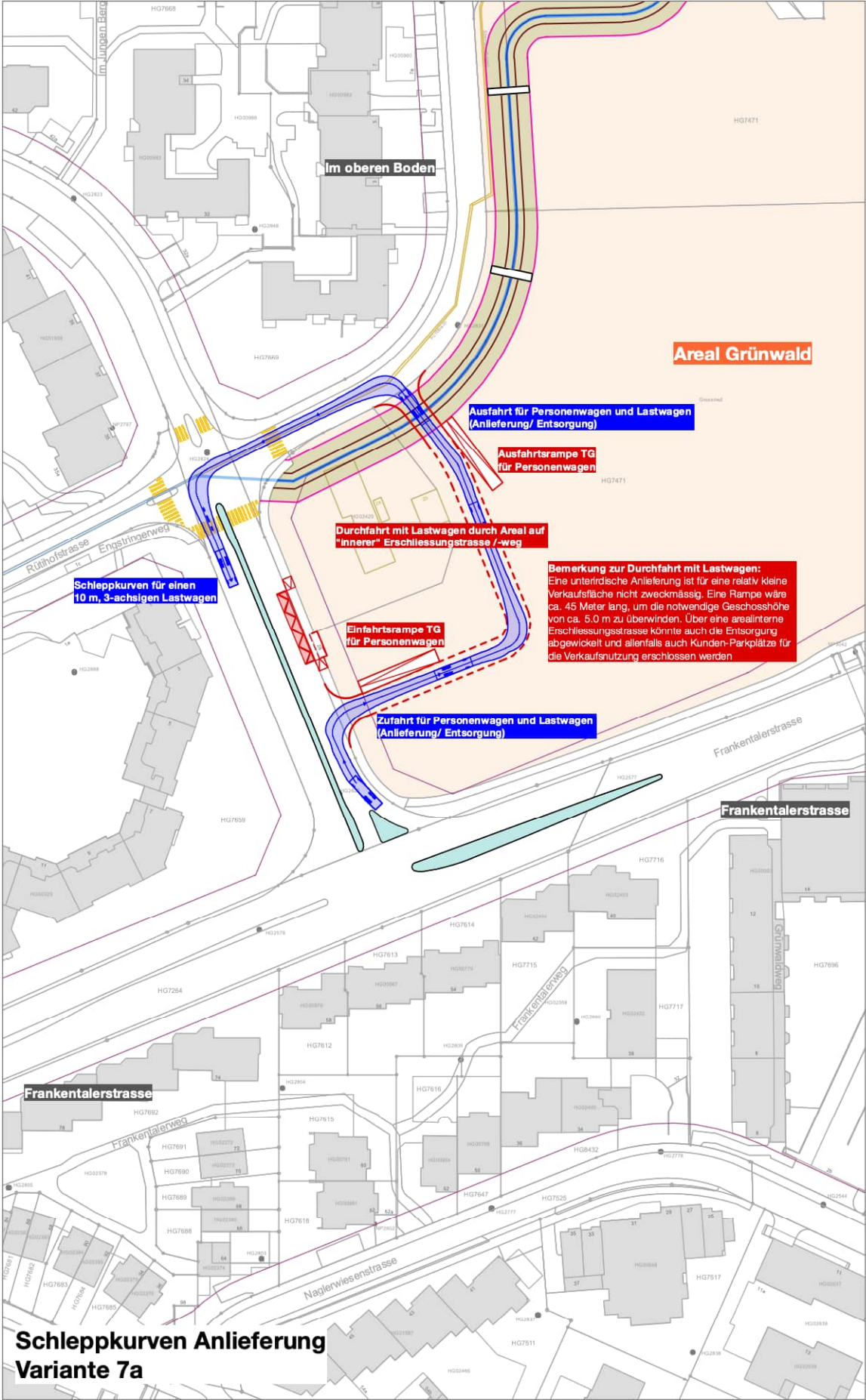
A3

19.09.2023

dst

IBV HÜSLER AG

Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG
Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich
Tel. +41 (0)44 252 13 23
www.ibv-zuerich.ch



Projekt	Zürich-Höngg Areal Grünwald				
Auftraggeber	Stadt Zürich, AHB Amt für Hochbauten				
Planinhalt	Erschliessungsvariante 7a / 7b Mögliche Anlieferung Verkauf				
Projekt-Nr	Mst	Format	Datum	Revision	Gezeichnet
023039	1:1'500	A3	19.09.2023		dst

Gegenüberstellung Erschliessungsvarianten

Variante	Erschliessung von	Konflikte						Befahrbarkeit Anschluss	Bemerkungen	Machbarkeit
		Kantonsstrasse	kommunaler / regionaler Fussweg	kommunaler / regionaler Veloweg	Wenden über Knoten Geeringstrasse / Im oberen Boden	Verkehrs- und Lärmbelastung Quartier	Abhängigkeit von Strassenbau-projekt/ Dritte			
Geeringstrasse	V1a Geeringstrasse (Tempo 50 km/h)				X	geringfügig		Zu- und Wegfahrt auch mit LKW möglich	- Bereich für Anschluss wegen der bestehenden Bushaltestelle und des Knotens Frankentalerstrasse eingeschränkt - Wenden über Knoten Geeringstrasse / Im oberen Boden notwendig. Gemäss DAV/ TAZ grundsätzlich möglich (Einspracherisiko wegen Schulweg im "Wendebereich") + Geringe Verkehrs- und Lärmbelastung für das Quartier, da Verkehr nur am Rande in das Quartier geführt wird.	Gemäss DAV/ TAZ möglich
	V1b Geeringstrasse (Tempo 50 km/h)					geringfügig	X	Zu- und Wegfahrt auch mit LKW möglich	- Bereich für Anschluss wegen der bestehenden Bushaltestelle und des Knotens Frankentalerstrasse eingeschränkt - Linkseinbieger auf Geeringstrasse wäre grundsätzlich gemäss DAV und TAZ denkbar. Dafür bräuchte es aber ein Strassenbauprojekt mit Warteposition in der Mitte der Strasse. Das TAZ sieht diese Variante deshalb als schwierig umsetzbar, da das Strassenprojekt umgesetzt sein müsste bei der Einreichung des Baugesuchs des Areal Grünwald. - Eine Warteposition in der Mitte der Strasse wäre aus Platzgründen nur für Personenwagen möglich. - Es sind heute zwei separate Fahrstreifen von der Geeringstrasse auf die Furttalstrasse vorhanden. Das Strassenprojekt müsste deshalb inkl. des Knoten erarbeitet werden. Das "alte" Projekt mit einem Kreisel für den Knoten Geering-/ Furttalstrasse müsste in diese Überlegungen wieder aufgegriffen werden. + Geringe Verkehrs- und Lärmbelastung für das Quartier, da Verkehr nur am Rande in das Quartier geführt wird.	Gemäss DAV/ TAZ möglich Grosse Abhängigkeit für notwendige Strassenprojekte
Im oberen Boden	V2 Im oberen Boden (Tempo 30 Zone)			X		teilweise (je nach Anschluss)		Zu- und Wegfahrt auch mit LKW möglich	- Überfahrt über den offenzulegenden Bach notwendig - Verkehrs- und Lärmbelastung im Quartier (Abhängig von der Lage des Anschlusses)	Gemäss DAV/ TAZ möglich
Frankentalerstrasse	V3 Frankentalerstrasse (Tempo 50 km/h)	X		X		keine	X	Zu- und Wegfahrt auch mit LKW möglich	- Normalerweise muss die Erschliessung "rückwärtig" erfolgen, als über die Quartierstrassen. - Umbau Frankentalerstrasse zu einer "städtischen" Strasse notwendig. + Hätte keine Verkehrs- und Lärmbelastung des Quartiers zur Folge.	Gemäss DAV/ TAZ nicht möglich
Im Stelzenacker	V4 Im Stelzenacker (Tempo 30 Zone)			X		X		Zu- und Wegfahrt auch mit LKW möglich	- Überfahrt über den offenzulegenden Bach notwendig - Verkehrs- und Lärmbelastung im Quartier - topografisch ungünstiger Ort für einen Anschluss / Rampe in eine Tiefgarage.	Gemäss DAV/ TAZ möglich gesamter Verkehr fährt durch das Quartier
Regensdorferstrasse	V5 Regensdorferstrasse (Tempo 50 km/h)	X		X		keine	X	Zu- und Wegfahrt auch mit LKW möglich	- Normalerweise muss die Erschliessung "rückwärtig" erfolgen, als über die Quartierstrassen. - Umbau Regensdorferstrasse zu einer "städtischen" Strasse notwendig. + Hätte keine Verkehrs- und Lärmbelastung des Quartiers zur Folge.	Gemäss DAV/ TAZ nicht möglich
	V6 Neuer Anschluss Im Stelzenacker / Regensdorferstrasse (Tempo 50 km/h)	X		X		teilweise (je nach Anschluss)	X	Zu- und Wegfahrt auch mit LKW möglich	- Normalerweise muss die Erschliessung "rückwärtig" erfolgen, als über die Quartierstrassen. - Umbau Regensdorferstrasse zu einer "städtischen" Strasse notwendig. + Geringe Verkehrs- und Lärmbelastung für das Quartier, da Verkehr nur am Rande in das Quartier geführt wird.	Gemäss DAV/ TAZ nicht möglich
Kombivariante	V7a Zufahrt Geeringstrasse (Tempo 50 km/h) Ausfahrt Im oberen Boden			X		teilweise (je nach Anschluss)		Zu- und Wegfahrt auch mit LKW möglich	- Bereich für Anschluss wegen der bestehenden Bushaltestelle und des Knotens Frankentalerstrasse eingeschränkt - Überfahrt über den offenzulegenden Bach notwendig - Lastwagen fahren durch das neue Quartier durch - Verkehrs- und Lärmbelastung im Quartier (Abhängig von der Lage des Anschlusses), gegenüber Variante 2 und 4 "nur" die Hälfte der Fahrten, da nur Ausfahrt für Personenwagenverkehr und Lastwagenverkehr.	Gemäss DAV/ TAZ möglich
	V7b Zufahrt Geeringstrasse (Tempo 50 km/h) Ausfahrt Im oberen Boden			X	X nur für Lastwagen	teilweise (je nach Anschluss)		Zu- und Wegfahrt auch mit LKW möglich	- Bereich für Anschluss wegen der bestehenden Bushaltestelle und des Knotens Frankentalerstrasse eingeschränkt - Überfahrt über den offenzulegenden Bach notwendig - Lastwagen fahren wieder auf Geeringstrasse weg. Wenden über Knoten Geeringstrasse / Im oberen Boden notwendig. - Verkehrs- und Lärmbelastung im Quartier (Abhängig von der Lage des Anschlusses), gegenüber Variante 2 und 4 "nur" die Hälfte der Fahrten, da nur Ausfahrt für Personenwagenverkehr und Lastwagenverkehr.	Gemäss DAV/ TAZ möglich

Parkplatzberechnung für Personenwagen (PP) nach Parkplatzverordnung der Stadt Zürich, Stand 16. Dezember 2015

Nutzung	Geschossfläche	PPV				Minimum PP		Maximum PP	
		PP (Reduktionsgebiet: Übriges Gebiet)				Aufteilung der PP (min)		Aufteilung der PP	
		Normalbedarf		min.	max.	Besuchende/ Kunden	Bewohner/ Beschäftigte	Besuchende / Kunden	Bewohnende/ Beschäftigte
Nutzungsflächen Stand 12.06.23									
	mGF (m²)	Anzahl Whg. / Zimmer	Schlüssel	100%	70%	115%	davon vom min.	davon vom max.	davon vom min.
Alterswohnungen SAW	7'368	138	1 PP /10 WE +1 PP /7 WE für Besuchende	33.5	23.5	38.5	13.8	9.7	22.7
Wohnungen BGS	14'735	138	1 PP /120 m²	122.8	86.0	141.2	8.6	77.4	14.1
Wohnungen BGMZ	12'148	138	1 PP /120 m²	101.2	70.9	116.4	7.1	63.8	11.6
Verkauf	650		1 PP /100 m²	6.5	4.6	7.5	3.4	1.1	5.6
Quartiertreff / Cafeteria / Atelierräume	500		1 PP /40 m²	12.5	8.8	14.4	6.6	2.2	10.8
Kinderkrippe	400		1 PP /160 m²	2.5	1.8	2.9	0.0	1.8	0.0
Kindergarten	400	2	1 PP /2 Unterrichtszimmer	1.0	0.7	1.2	0.0	0.7	0.0
Tageshort	200		1 PP /160 m²	1.3	0.9	1.4	0.0	0.9	0.0
Total	36'401	416		281	197	323	39	157	65

Abstellplätze für Motorräder und Roller (gemäss Art. 8)	Besuchende/ Kunden	Bewohner/ Mitarbeiter	Total MR-AP
	4	16	20

Besucher/Kunden Anteile:	
Wohnen	10%
KiGa / KiTa / Hort	0%
Dienstleistung (Büro)	25%
Gastronomie	75%
Verkauf	75%
Alterswohnungen	1PP/7 WE

Veloabstellplatz-Berechnung (VAP) nach Parkplatzverordnung der Stadt Zürich, Stand 16. Dezember 2015

Nutzung	Geschossfläche	Veloabstellplätze (VAP)			Aufteilung der VAP	
		Normalbedarf			Besuchende/ Kunden	Bewohner/ Beschäftigte
Nutzungsflächen Stand 12.06.23	GF (m ²)	Anzahl Whg. /Sitzplatz und Lehrperson	Schlüssel	100%		
Alterswohnungen SAW	7'368	138.0	2 VAP /10 WE	27.6	2.8	24.8
Wohnungen BGS	14'735	138.0	1 VAP /40 m ²	368.4	36.8	331.5
Wohnungen BGMZ	12'148	138.0	1 VAP /40 m ²	303.7	30.4	273.3
Verkauf	650		1 VAP /160 m ²	4.1	3.0	1.0
Quartiertreff / Cafeteria / Atelierräume	500	250	1 VAP /10 Sitzplätze	25.0	18.8	6.3
Kinderkrippe	400		1 VAP /80 m ²	5.0	0.0	5.0
Kindergarten	400	4	1 VAP /10 Lehrpersonen	0.4	0.0	0.4
Tageshort	200		1 VAP /80 m ²	2.5	0.0	2.5
Total	36'401	668		737	92	645

Besucher/Kunden Anteile:

Wohnen /Alterswohnung	10%
KiGa / KiTa / Hort	0%
Dienstleistung (Büro)	25%
Gastronomie	75%
Verkauf	75%

Abschätzung der Verkehrserzeugung für Personenwagen -Tagesdurchschnitt (DWV und DTV)

Nutzung	Minimum PP		Max. PP		Spez. Verkehrspotential (SVP) für DWV Besuchende / Kunden		Betriebstage / Woche Tag	Min. Fahrten/Tag						Max.Fahrten/Tag					
	Aufteilung der PP (min)		Aufteilung der PP					Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV)			Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)			Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV)			Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)		
	Besuchende/ Kunden	Bewohner/ Beschäftigte	Besuchende / Kunden	Bewohnende/ Beschäftigte				Besuchende / Kunden	Bewohnende/ Beschäftigte	Gesamt	Besuchende / Kunden	Bewohnende/ Beschäftigte	Gesamt	Besuchende / Kunden	Bewohnende/ Beschäftigte	Gesamt	Besuchende / Kunden	Bewohnende/ Beschäftigte	Gesamt
Nutzungsflächen Stand 12.06.23																			
Alterswohnungen SAW	13.8	9.7	22.7	15.9	2.5	2.5	7	34.5	24.2	59	34.5	24.2	59	56.7	39.7	96	56.7	39.7	96
Wohnungen BGS	8.6	77.4	14.1	127.1	2.5	2.5	7	21.5	193.4	215	21.5	193.4	215	35.3	317.7	353	35.3	317.7	353
Wohnungen BGMZ	7.1	63.8	11.6	104.8	2.5	2.5	7	17.7	159.4	177	17.7	159.4	177	29.1	261.9	291	29.1	261.9	291
Verkauf	3.4	1.1	5.6	1.9	8	2.5	6	27.3	2.8	30	23.4	2.4	26	44.9	4.7	50	38.4	4.0	42
Quartiertreff / Cafeteria / Atelierräume	6.6	2.2	10.8	3.6	6	2.5	6	39.4	5.5	45	33.8	4.7	38	64.7	9.0	74	55.4	7.7	63
Kinderkrippe	0.0	1.8	0.0	2.9	4	2.5	5	0.0	4.4	4	0.0	3.1	3	0.0	7.2	7	0.0	5.1	5
Kindergarten	0.0	0.7	0.0	1.2	4	2.5	5	0.0	1.8	2	0.0	1.3	1	0.0	2.9	3	0.0	2.1	2
Tageshort	0.0	0.9	0.0	1.4	4	2.5	5	0.0	2.2	2	0.0	1.6	2	0.0	3.6	4	0.0	2.6	3
Total	39	157	65	259				140	394	534	131	390	521	231	647	877	215	641	856

Abschätzung der Verkehrserzeugung für Lastwagen -Tagesdurchschnitt (DWV und DTV)

Nutzung		Spez. Verkehrspotential (SVP) für DWV		Betriebstage / Woche Tag	Min. Fahrten/Tag		Max.Fahrten/Tag	
		Minimum	Maximum		Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV)	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV)	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)
Verkauf	Gemäss Leitfaden zur Güterverkehrserschliessung (Stadt Zürich) wird bei der Verkaufsnutzung mit 0.2 bis 0.5 Fahrten pro 100 m2 BGF gerechnet.	0.2	0.5	6	1.30	1.11	3.25	2.79
Cafeteria	Gemäss Leitfaden zur Güterverkehrserschliessung (Stadt Zürich) wird bei der Verkaufsnutzung mit 0.9 bis 2.3 Fahrten pro 100 m2 BGF gerechnet.	0.9	2.3	5	4.50	3.21	11.50	8.21
Entsorgung	Es wird mit je einer Zu- und Wegfahrt pro Woche für Kehricht, Papier/Karton und Grünabfall gerechnet.	0.6	0.6	5	0.60	0.43	0.60	0.43
Total					6	5	15	11

Abschätzung der Verkehrserzeugung für Lieferwagen -Tagesdurchschnitt (DWV und DTV)

Nutzung		Spez. Verkehrspotential (SVP) für DWV		Betriebstage / Woche Tag	Min. Fahrten/Tag		Max.Fahrten/Tag	
		Minimum	Maximum		Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV)	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV)	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)
Paketanlieferungen (Post, DHL. etc.)	Für die rund 400 Wohnungen wird mit rund 5 -10 Lieferungen pro Tag gerechnet (5-10 Zu- und 5-10 Wegfahrten)	10	20	6	10.00	8.57	20.00	17.14
Total					10	9	20	17

Abschätzung der Verkehrserzeugung - Abendspitze (ASP)

Nutzung	Minimum PP		Max. PP		SVP Abendspitzenstunde (ASP)				min. Abendspitzenstunde (Fahrten/Std.)						Max. Abendspitzenstunde (Fahrten/Std.)					
	Aufteilung der PP (min)		Aufteilung der PP		Einfahrt / PP x Std.		Ausfahrt / PP x Std.		Einfahrt/Std.			Ausfahrt/Std.			Einfahrt/Std.			Ausfahrt/Std.		
	Besuchende/ Kunden	Bewohner/ Beschäftigte	Besuchende / Kunden	Bewohnende/ Beschäftigte	Besuchende / Kunden	Bewohnende/ Beschäftigte	Besuchende / Kunden	Bewohnende/ Beschäftigte	Besuchende / Kunden	Bewohnende/ Beschäftigte	Gesamt	Besuchende / Kunden	Bewohnende/ Beschäftigte	Gesamt	Besuchende / Kunden	Bewohnende/ Beschäftigte	Gesamt	Besuchende / Kunden	Bewohnende/ Beschäftigte	Gesamt
Alterswohnungen SAW	13.8	9.7	22.7	15.9	0.30	0.30	0.30	0.10	4.1	2.9	7	4.1	1.0	5	6.8	4.8	12	6.8	1.6	8
Wohnungen BGS	8.6	77.4	14.1	127.1	0.30	0.30	0.30	0.10	2.6	23.2	26	2.6	7.7	10	4.2	38.1	42	4.2	12.7	17
Wohnungen BGMZ	7.1	63.8	11.6	104.8	0.30	0.30	0.30	0.10	2.1	19.1	21	2.1	6.4	9	3.5	31.4	35	3.5	10.5	14
Verkauf	3.4	1.1	5.6	1.9	0.50	0.05	0.50	0.10	1.7	0.1	2	1.7	0.1	2	2.8	0.1	3	2.8	0.2	3
Quartiertreff / Cafeteria / Atelierräume	6.6	2.2	10.8	3.6	0.50	0.05	0.05	0.0	3.3	0.1	3	0.3	0.0	0	5.4	0.2	6	0.5	0.0	1
Kinderkrippe	0.0	1.8	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0	0.05	0.0	0.0	0	0.0	0.1	0	0.0	0.0	0	0.0	0.1	0
Kindergarten	0.0	0.7	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.05	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.1	0
Tageshort	0.0	0.9	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.05	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.1	0
Total	39	157	65	259					14	45	59	11	15	26	23	75	97	18	25	43

Abklärungen / Abstimmung / Klärung von Fragen mit DAV und TAZ (Besprechung vom 3.07.2023):

1. Ist ein Umbau der Frankentalerstrasse zu einer städtischen Strasse absehbar, Terminplan?

Gemäss TAZ ist ein Umbau der Frankentalerstrasse in den nächsten 10 Jahren nicht denkbar, da zur Zeit kein Projekt in Bearbeitung ist. Für das Areal Grünwald muss deshalb von der heutigen Situation an der Frankentalerstrasse sowie der Geeringstrasse mit der Bushaltestelle ausgegangen werden.

2. Ist die heutige Busführung (Buslinien 89/485) nach dem Umbau der Frankentalerstrasse notwendig? Haltestelle Geeringstrasse obsolet?

Nein, die Verschiebung der Bushaltekante der Buslinie 46 ist in Planung. Aktuell läuft die Vernehmlassung des Plangenehmigungsverfahrens (PGV).

Gemäss TAZ wird die Bushaltekante der Buslinien 89 und 485 an der Geeringstrasse wird mittel- bis langfristig an der heutigen Lage bleiben. Eine Verlagerung an die Frankentalerstrasse ist auf Grund eine fehlenden Projektes für die Frankentalerstrasse zur Zeit nicht absehbar. Die beiden Buslinien werden deshalb weiterhin über den Knoten Geeringstrasse / Im oberen Boden notwendig.

3. Ist die Erschliessung des Areals für zu Fuss Gehende (2 x Unterführung, Fussgängerstreifen beim Restaurant Grünwald) ausreichend?

Gemäss TAZ ist das Areal Grünwald grundsätzlich für den Fussverkehr erschlossen.

Das Areal Grünwald ist von Osten und Süden «nur» über Unterführungen erreichbar. Aus heutiger Sicht nicht mehr zeitgemässe Erschliessung für Fussgänger.

*Der Schulweg führt heute über die Passerelle der Giblenstrasse. Für das Areal Grünwald könnten die Schüler*innen die Unterführung der Frankentalerstrasse nutzen und über den Frankentalerweg den Schulweg bestreiten.*

4. Soll der Anlieferungsverkehr Supermarket zwingend von der Erschliessung der Tiefgarage entflechtet werden?

Gemäss DAV und TAZ nicht unbedingt, es muss eine gut Lösung gefunden werden, welche den Fuss- und Veloverkehr möglichst nicht tangiert.

5. Sind aussenliegende Besucher-Parkplätze erwünscht (Minimum ca. 40 PP, davon 10 PP Kunden und 30 PP Besucher)?

Gemäss DAV und TAZ wäre wünschenswert so viele PP wie möglich unterirdisch anzuordnen. Grundsätzlich sind Besucher und Kunden PP oberirdisch zulässig.

Empfehlung:

Für das Quartier wäre eine Erschliessung des gesamten motorisierten Individualverkehrs (MIV) an der Geeringstrasse am Besten. Das Quartier würde mit dem Projekt weitgehend von einer zusätzlichen Verkehrs- und Lärmbelastung verschont. Da auf Grund der zukünftig verschobenen Haltestelle Geeringstrasse der Bereich für eine Zu- und Wegfahrt auf das Areal sehr beschränkt ist und der wegführende Verkehr entweder über den Knoten Geeringstrasse / Im oberen Boden wenden muss bzw. ein Strassenprojekt für die Geeringstrasse und den Knoten Furttal-/ Geeringstrasse vorausgesetzt werden müsste, ist die Variante 1 nicht zielführend.

Die Erschliessungsvariante 2 (Zu- und Wegfahrt Im oberen Boden) bringt je nach Anschlussbereich auf das Areal eine zusätzliche Verkehrs- und Lärmbelastung für das Quartier. Mit der Variante 4 (Zu- und Wegfahrt Stelzenacker) erfolgt die Erschliessung des Areals in topografisch ungünstiger Lage und führt zu Verkehrs- und Lärmbelastung entlang der gesamten Strasse Im oberen Boden.

Die Erschliessungsvarianten ab der Kantonsstrasse (Varianten 3, 5 und 6) sind nicht bewilligungsfähig, da eine "rückwärtige" Erschliessung über die Quartierstrassen erfolgen muss.

Aus den oben erwähnten Gründen wird die Variante 7 empfohlen, welche eine Kombination von der Variante 1 und 2 ist. Die Zufahrt erfolgt von der Geeringstrasse und die Wegfahrt über Im oberen Boden. Dazu gibt es Untervarianten 7a (Durchfahrt durch das Areal mit Lastwagen) und Untervariante 7b (Ausfahrt Lastwagen auf Geeringstrasse). Der Vorteil der Variante 7 ist, dass der zufahrende Verkehr so früh wie möglich auf das Areal geführt würde und über die Ausfahrt Im oberen Boden nur ausfahrende Fahrzeuge verkehren. Damit halbiert sich der Verkehr auf der Strasse Im oberen Boden.