

Aggloboulevard

Eine zukunftsorientierte Strassenraumgestaltung im Limmattal

Einleitung

Strassen neu denken
 Den Bezug zum öffentlichen Raum beziehungsweise zu belebten, durchmischten, multifunktionalen und publikumsorientierten Räumen zu erschaffen, zählt zu den wichtigsten Herausforderungen der Landschaftsarchitektur. Dabei ist das Umdenken unserer Verkehrsstrukturen zentral, denn ihre Flächen übersteigen teils sogar die Siedlungsflächen und machen den grössten, verfügbaren öffentlichen Raum in unseren Ansiedlungen und Städten aus.
 Zusätzlich erleben wir momentan Veränderungen im Mobilitätsverhalten, sei es betreffend Car-Sharing, Elektro- und Hybridfahrzeuge oder im Ausbau und in den Ausrichtungen auf den ÖV und den Langsamverkehr (Stadt der kurzen Wege - 15 Minuten Stadt) und andere Zukunftsvisionen, die den Rückgang des motorisierten Individualverkehrs bewirken.
 Das bringt uns, Landschaftsarchitekten, die Chance, einen neuen Umgang zu diesem grossflächig, verfügbaren öffentlichen Raum zu entwickeln und ihm einen ganz neuen Charakter zu geben.



Dominante Verkehrsstrukturen, Judge Harry Pregerson Interchange Los Angeles
 https://www.comstockphoto.com/12717748

Ausgangslage

Situation
 Die städtebauliche Entwicklung der zahlreichen kleinen Gemeinden und Landschaften, die die Stadt Zürich umgeben, waren traditionell von Landwirtschaftsflächen und Industriezonen geprägt. Doch mit der rasanten Siedlungsentwicklung und dem damit einhergehenden Bevölkerungswachstum entstanden Siedlungsstrukturen, Verkehrsinfrastrukturen, Gebäude-Cluster und Dorfkern, die aus freiraumplanerischer und städtebaulicher Sicht keine stimmigen Verbindungen, Strukturen und Kontexte aufweisen.
 Insbesondere stark frequentierte Durchfahrtsstrassen, die Stadt und Land verbinden, nahmen dabei auch Zentrumsfunktionen der einzelnen Dörfer ein und führten zur Schwächung lokaler Identitäten der ursprünglichen Dorfkern. Diese Strassenbereiche bieten keinen Raum für gemeinsame Aktivitäten, für das öffentliche Leben, da sie hauptsächlich für den motorisierten Verkehr ausgelegt sind und wenig Raum für andere Nutzungen und Aktivitäten bieten.



Kreuzsituation beim Zentrum, Unterengstringen
 Eigene Aufnahme

Problemstellung

Im Agglomerationsgebiet Zürich im Limmattal bestehen derzeit genau solche Spannungen und Herausforderungen, die eine innovative Neugestaltung des öffentlich zugänglichen Raums, insbesondere wegen den Strassen, erfordern. Für die Gemeinden Unterengstringen und Oberengstringen im Kanton Zürich soll im Rahmen dieser Bachelorarbeit daher beispielhaft ein neues Freiraum-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept entwickelt werden.
 Eine neue Strassenraumgestaltung der Kantonsstrasse mit dem Fokus auf klimangepasstes Bauen und Bepflanzen soll die Koexistenz von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, eine legere Freiraumgestaltung und Schaffung einer neuen gemeinsamen Identität ermöglichen. Der neu entwickelte Strassenraum soll den unterschiedlichen Ansprüchen und Vorstellungen an Nutzen, Gestalt, Atmosphäre zusammenbringen mit dem Ziel einer nachhaltigen, kompakten und multifunktionalen Raumentwicklung.



Zentrum mit hoher Verkehrsdichte, Oberengstringen
 Eigene Aufnahme



Barockallee an der Zürcherstrasse, Gemeinde Unterengstringen
 Eigene Aufnahme



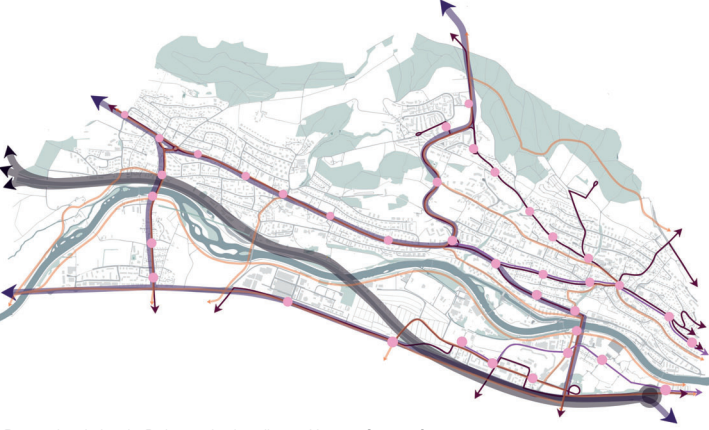
Meierholzplatz, Hängg Zürich
 Eigene Aufnahme

Bearbeitungsperimeter

Die Zürcherstrasse, die durch die beiden Gemeinden Unterengstringen und Oberengstringen hindurchführt und in die Stadt Zürich - Hängg - mündet, dient dabei als Bearbeitungsperimeter.
 Die Hauptverkehrsstrasse, die sich durch die Gemeinden schlängelt ist eine wichtige Verkehrsader der Region, die durch ländliche und städtische Gebiete führt. Sie ist ein wichtiger Bestandteil der regionalen Erreichbarkeit, die den Anwohnern und Anwohnerinnen den Zugang zu Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und anderen öffentlichen Dienstleistungen erleichtert.
 Die Strasse weist eine hohe Verkehrsdichte auf, was zu Verkehrsproblemen und Engpässen führt. Der dominierende Faktor im Straßenraum ist der motorisierte Individualverkehr, der maßgeblich den Charakter der Straße prägt und erhebliche Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität und das öffentliche Leben hat.

Analyse

Verkehr



Das zu bearbeitende Perimeter besitzt diverse Verkehrsinfrastrukturen, die auf den MIV (motorisierter Individualverkehr) ausgerichtet sind. Die drei linearen, parallelen Strassenstrukturen, die Zürcherstrasse, die Bernstrasse und die Autobahn A1H, zerschneiden das Limmattal und überwiegen im Perimeter.
 Auch im öffentlichen Verkehr sind gute ÖV-Buslinien vorhanden, die eine effiziente Versorgung der Gemeinden gewährleisten. Im östlichen Teil des Perimeters gibt es zudem eine Tramlinie, die vom Frankental über Hängg und dann weiter bis nach Zürich führt.
 Entlang der Limmattal sind attraktive Langsamverkehrsrouten vorhanden. Der Radverkehr auf der Zürcherstrasse nimmt auch eine wichtige Rolle ein.

- Legende**
- Autobahn
 - Hauptverkehrsachsen
 - Buslinie
 - Tramlinie
 - Bushaltestelle
 - Tramhaltestelle

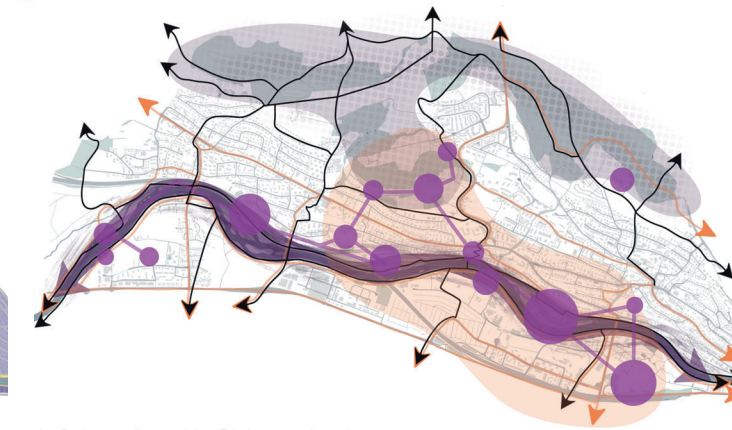
Räumliche Nutzungen



Der Wohnraum nimmt die grösste Fläche der räumlichen Nutzung im Perimeter ein. Einige Mischnutzungen (Restaurants, Tankstellen, Lebensmittelgeschäfte, usw...) sind an den Zentren und vor allem an der Zürcherstrasse vorhanden. Erhebliche Industrie- und Gewerbegebiete gibt es kaum. Diese befinden sich eher auf der anderen Uferseite.
 Die Erholungsnutzungen befinden sich grundsätzlich ausserhalb des Siedlungsgebiets, primär entlang des attraktiven Limmattals. Auch die öffentlichen Einrichtungen befinden sich vorwiegend abseits des Siedlungsraums. Es handelt sich dabei vorrangig um schulische Einrichtungen und Sportplätze, kaum um klassische öffentliche Anlagen wie Parks und Spielplätze. Um die Siedlungsstrukturen reihen sich die Landwirtschaftsflächen.

- Legende**
- Mischnutzung
 - Wohnnutzung
 - Öffentliche Einrichtungen
 - Gemeinschaftsgärten
 - Gewerbenutzung
 - Landwirtschaftliche Nutzung
 - Sport, Freizeit und Erholung
 - Wald
 - Limmat

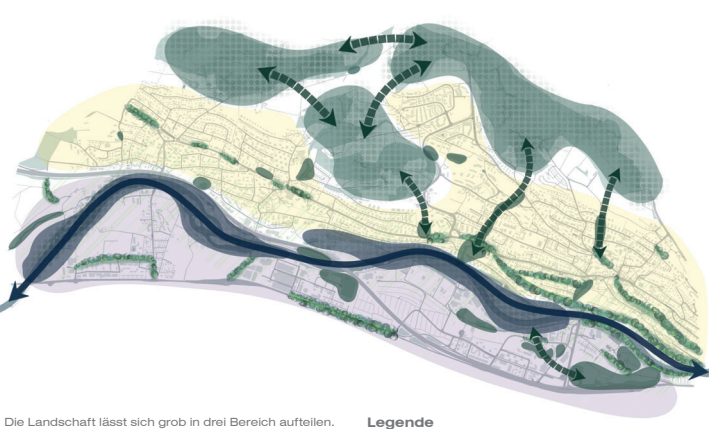
Erholungsangebote und Vernetzung



Im Perimeter gibt es einige Erholungsangebote, insbesondere in den umliegenden Naherholungsräumen (eine Badi, ein Reitplatz, Tennisplätze, Sportplätze, usw...). Der Limmattalraum nimmt dabei eine zentrale Rolle ein, da er eine Vielzahl von Möglichkeiten für Erholungssuchenden anbietet. Besonders in Oberengstringen konzentrieren sich einige Rückzugsorte und bilden eine Freiraumspange, die sich über die Werldinsel zu Schlieren hindurchzieht.
 Ein gut ausgebautes Wanderwegnetz führt durch die malerische Hügellandschaft und die offenen Landschaftsflächen. Auch für den Radverkehr sind die Naherholungsgebiete erschlossen. Diese bieten die Möglichkeit, die Gegend auf zwei Rädern zu erkunden.

- Legende**
- Naherholungsraum Molassehügellandschaft
 - Naherholungsband / Gewässerraum Limmat
 - Erholungshotspots
 - Wanderwegnetz
 - Radwegnetz
 - Freiraumspange

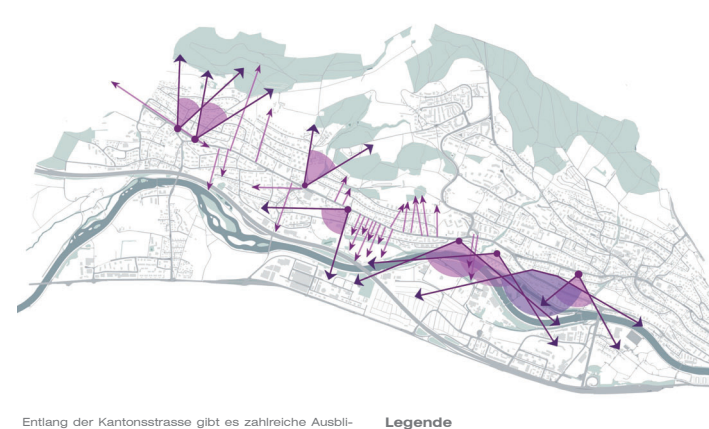
Landschaftsvernetzung



Die Landschaft lässt sich grob in drei Bereich aufteilen.
 1. Die bewaldeten Molassehögel, die kühle Entlastungs- und Rückzugsräume bilden
 2. Die im Hang angelegten Siedlungsflächen
 3. Der Limmattalraum, der über die Fließgewässer mit den Waldflächen vernetzt ist.
 Die Limmattal nimmt dabei wiederum die zentrale Funktion der Landschaftsvernetzung ein und bildet das blau-grüne Band durch das Perimeter. Sie ist die Ader für den Erhalt und die Förderung der Biodiversität im Limmattal. Einige Grünräume sind teils vorhanden, funktionieren aber nur als grüne, isolierte Inseln. Entlang der Kantonsstrasse finden sich einige vernetzende Grünstrukturen wieder, in Form von klassischen Alleen. Allerdings sind weitere Grünflächen entlang der Straße eher begrenzt und eine Durchgrünung der Siedlung ist nicht vorhanden.

- Legende**
- Grün- Kühl- und Entlastungsräume
 - Siedlungsgebiet am Hang
 - Lineare Grünstrukturen
 - Gewässerraum Limmattal
 - Grünvernetzung der Lebensräume
 - Gewässervernetzung
 - Limmattalraum

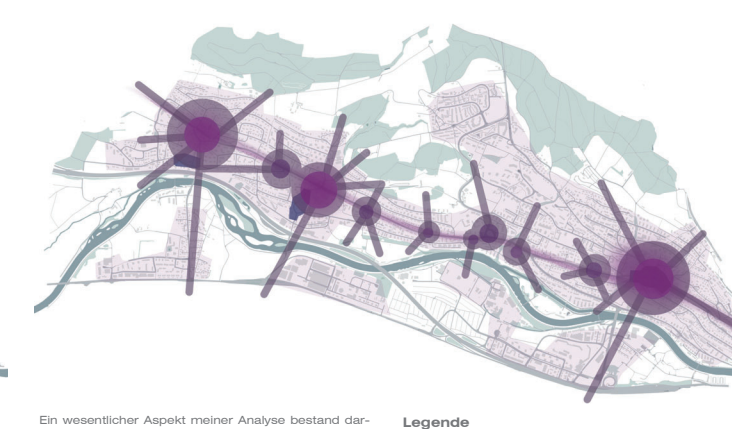
Ausblicke



Entlang der Kantonsstrasse gibt es zahlreiche Ausblicke und Sichtachsen zu den Molassehögel im Norden, zum Limmattalraum und teils sogar zur Stadt Zürich. Die Aussichtspunkte bieten spektakuläre Panoramen und sollen unbedingt freigehalten und in die zukünftige Gestaltung eingebunden werden.
 Vielfältige Ausblicke ermöglichen den Bewohnern und den Besuchenden die Schönheit und der Landschaft und die Weite des Limmattals zu bewundern.

- Legende**
- Aussichtspunkte
 - Aussichtsradien
 - Ausblicke in die Landschaft

Konvergenz im Strassenraum



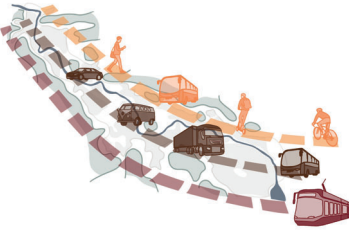
Ein wesentlicher Aspekt meiner Analyse bestand darin, die Bereiche entlang der Straße zu identifizieren, an denen das Leben pulsiert, wo Nutzungen, Ver- und Anbindungen, Ausblicke und ÖV-Haltestellen zusammenkommen. Diese stark benutzten Knotenpunkte habe ich als Zentren und Subzentren entlang des Strassenraums definiert. Sie zeichnen sich durch einen hohen Grad an öffentlichem Leben aus.
 Wichtig war dabei auch die Verknüpfung dieser Knotenpunkte mit den historischen Dorfkernen, da diese unbedingt mit dem öffentlichen Leben an der Straße verbunden und verschmolzen werden sollten.

- Legende**
- Bebaute Landschaft
 - histor. Dorfkern
 - Neue Dorfkern
 - Zentren entlang Zürcherstrasse
 - Wichtigste Verbindungen

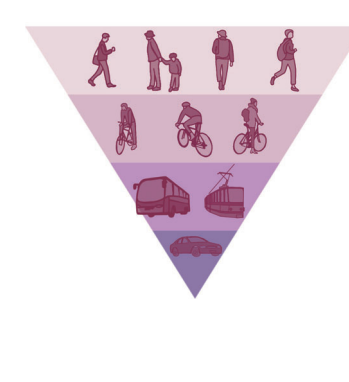
Leitbild

Vision Aggloboulevard Limmattal

Die Aggloboulevard repräsentiert den Leitgedanken, der eine neue zukunftsorientierte Ebene der Mobilität für das Limmattal eröffnet. Das Limmattal, das auf der Talebene von zahlreichen MIV-Verkehrsinfrastrukturen geprägt ist und im westlichen Teil des Tals durch die Einführung der Limmattalbahn die Ausrichtung auf den ÖV gesetzt hat, wird nun mittels eines neuen Bewegungsraums mit dem Fokus auf den Langsamverkehr ergänzt. Diese zeichnet sich durch folgende Charakteristika aus:



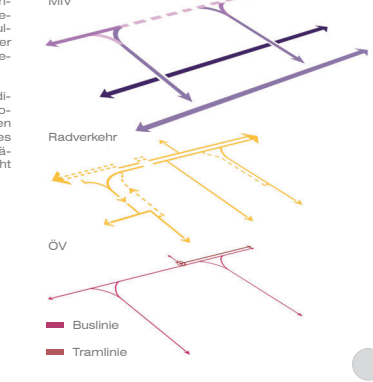
Mobilitätspyramide Aggloboulevard



Grundidee

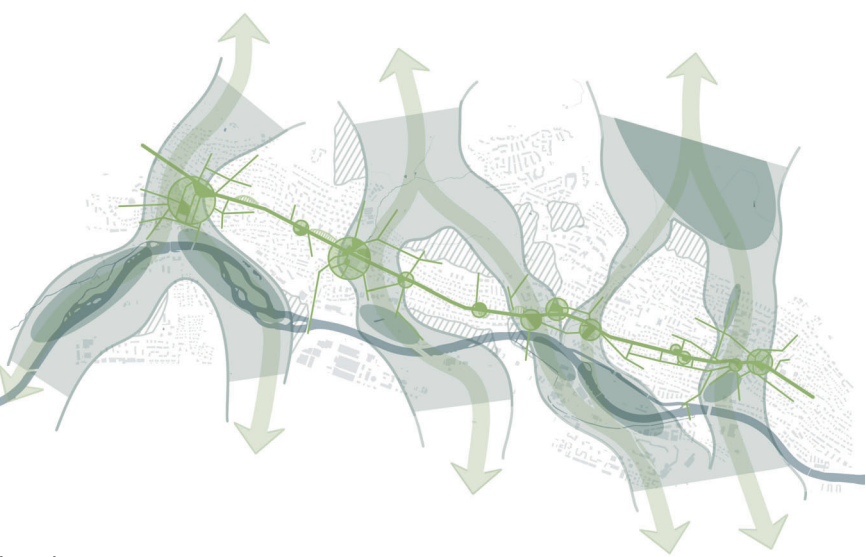
Die zentrale Aggloboulevard wird zu einem verbindenden Element zwischen den Quartieren und den Gemeinden. Die historischen Dorfkern werden als pulsierende Herzstücke erhalten, mit der Gestaltung der Aggloboulevard verbunden. Bedeutungsvoll für eine lebendige und dynamische Straßenschauspiel!
 Die nahtlose Verschmelzung von Neu und Alt, der direkte Bezug und die Vernetzung zu den Naherholungsräumen, das Generieren von sozialen Räumen der Begegnung und Bewegung schaffen ein belebtes Strassenbild: Menschen kommen zusammen, Aktivitäten finden statt - kurzum: Das öffentliche Leben blüht auf.
Legende
 - Autobahn
 - Hauptverkehrsachsen, starker Verkehr
 - Nebenverkehrsachsen, mittlerer Verkehr
 - Verkehrsberuhigte Strassen, wenig Verkehr
 - Veloverkehr Radstreifen
 - Veloverkehr auf Strasse

Schema Verkehrsfluss



Konzeptebenen

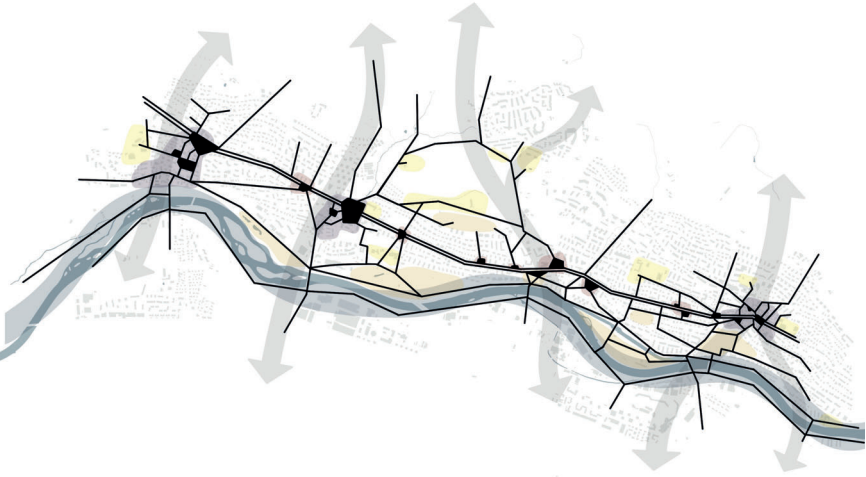
Grünräume und Vernetzung



- Legende**
- Siedlungsübergreifende Grüne Vernetzungsarme
 - Bestehende Grünstrukturen
 - Umgebende Grünräume
 - Grünvernetzung durch Siedlung
 - Kühle, grüne Entlastungsräume in den Knotenpunkten

Der Strassenraum Agglobolelevard erhält eine durchgrünte Eigenart, die sich als lineares, natürliches und biologisch-dynamisches Band durch die Zentren und Subzentren der Gemeinde hindurchzieht. Wichtig dabei ist, dass die Durchgrünung über die Knotenpunkte in Form von Querverbindungen durch die Quartiere bis zu den umgebenden Naherholungsräumen garantiert ist um die erwünschte vernetzende Wirkung zu erzeugen. Gleichzeitig bilden die siedlungsübergreifenden Verflechtungsarme das Gerüst, das durch die unterschiedlichen Grünbereiche der Agglobolelevard eine grossräumigere Vernetzung ermöglicht.

Erholung und Aufenthalt



- Legende**
- Zentrale Quervernetzungsachsen
 - Wichtigste Verbindungen Fussgängeretz
 - Institutionelle Freiräume
 - Naherholungshotspots
 - Subzentren
 - Zentren
 - Begegnungs- und Aufenthaltsorte

Durch die Ausrichtung auf den Langsamverkehr gewährt die Agglobolelevard ein vielfältiges Bewegungsmuster und bildet das Rückgrat des Wegenetzes. Durch direkte durchgängige Verbindungsachsen werden die umgebenden Erholungsräume mit der Agglobolelevard verknüpft und beleben die grossflächigen öffentlichen Planierflächen. Erholung, Angebotsmöglichkeiten und Aktivität konvergieren in den Zentren und Subzentren.

Strassenräume, Zentren und Subzentren



- Legende**
- Agglobolelevard
 - Wichtigste Nebenstrassen, Verbindungen
 - Spezifische Strassenraumgestaltung in Zentren
 - Spezifische Strassenraumgestaltung in Subzentren
 - Begrünte Nebenstrassen
 - Strassenraummodul 1
 - Strassenraummodul 2
 - Strassenraummodul 3
 - Strassenraummodul 4
 - Strassenraummodul 5
 - Strassenraummodul 6
 - Strassenraummodul 7

Um die Strasse für den Langsamverkehr zu wappnen, wird die Tempolimit auf der ganzen Agglobolelevard auf 30 km/h gesetzt. Es entsteht ein sicherer, verkehrsbefugter, hindernisfreier, barrierefreier und vom öffentlichen Leben geprägter linearer Freiraum.

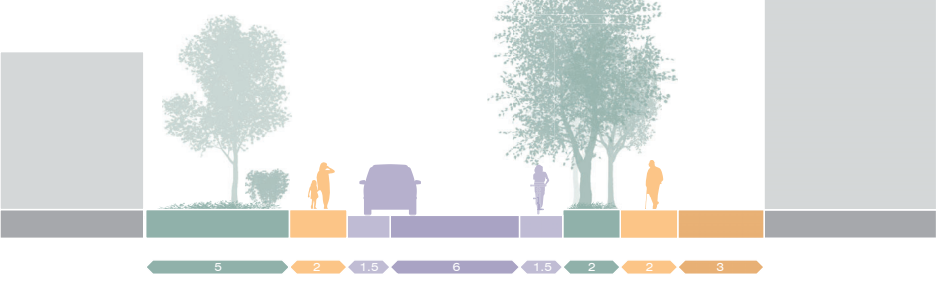
Dafür wurde die Agglobolelevard in spezifische, unterschiedliche, aber sich wiederholende Strassenabschnitte eingeteilt. Diese wurden so entworfen und platziert, dass sie den vorgeschriebenen Normen und Lichtraumprofilen folgen und in den vorhandenen Gegebenheiten der Strassenbereiche möglichst hohe Aufenthaltsqualität ermöglichen. Bei der Wahl und Gestaltung der Abschnitte spielen der Einbezug der durchgrünten privaten Gärten, der Sichtbeziehungen, der bestehenden Grünstrukturen, des Beleuchtungsgrads, der vorhandenen Fläche und Strassenbreite, des Verkehrsflusses, der EG-Nutzungen der angrenzenden Bauten sowie des städtebaulichen Charakters der Siedlungen eine Rolle.

Zentren und Subzentren an der Agglobolelevard bilden räumliche Intervalle. Die angestrebte abwechslungsreiche, polyzentrische Entwicklung am Strassenraum führt zu einem Raumnetz aus Strassenabschnitten und Platzabfolgen mit hoher Nutzungsdichte.

Strassenquerschnitte 1:100

Querschnitt Strassenmodul 1

Dieser Querschnitt ist auf mittlere Verkehrsbelastung ausgelegt. Er ist einseitig bepflanzt, da er an Stellen eingesetzt wird, bei denen die angrenzenden privaten Gärten der anderen Strassenseite bereits eine Durchgrünung aufweisen.



- Legende:** Strassenbegrünung, Grünstreifen, Fussgängerweg, Velofahrbahn, Autofahrbahn, Versiegelte private Vorplätze, Tramfahrbahn, Unterbrochener Grünstreifen

Konzeptplan 1:2000

Konzeptbeschreibung

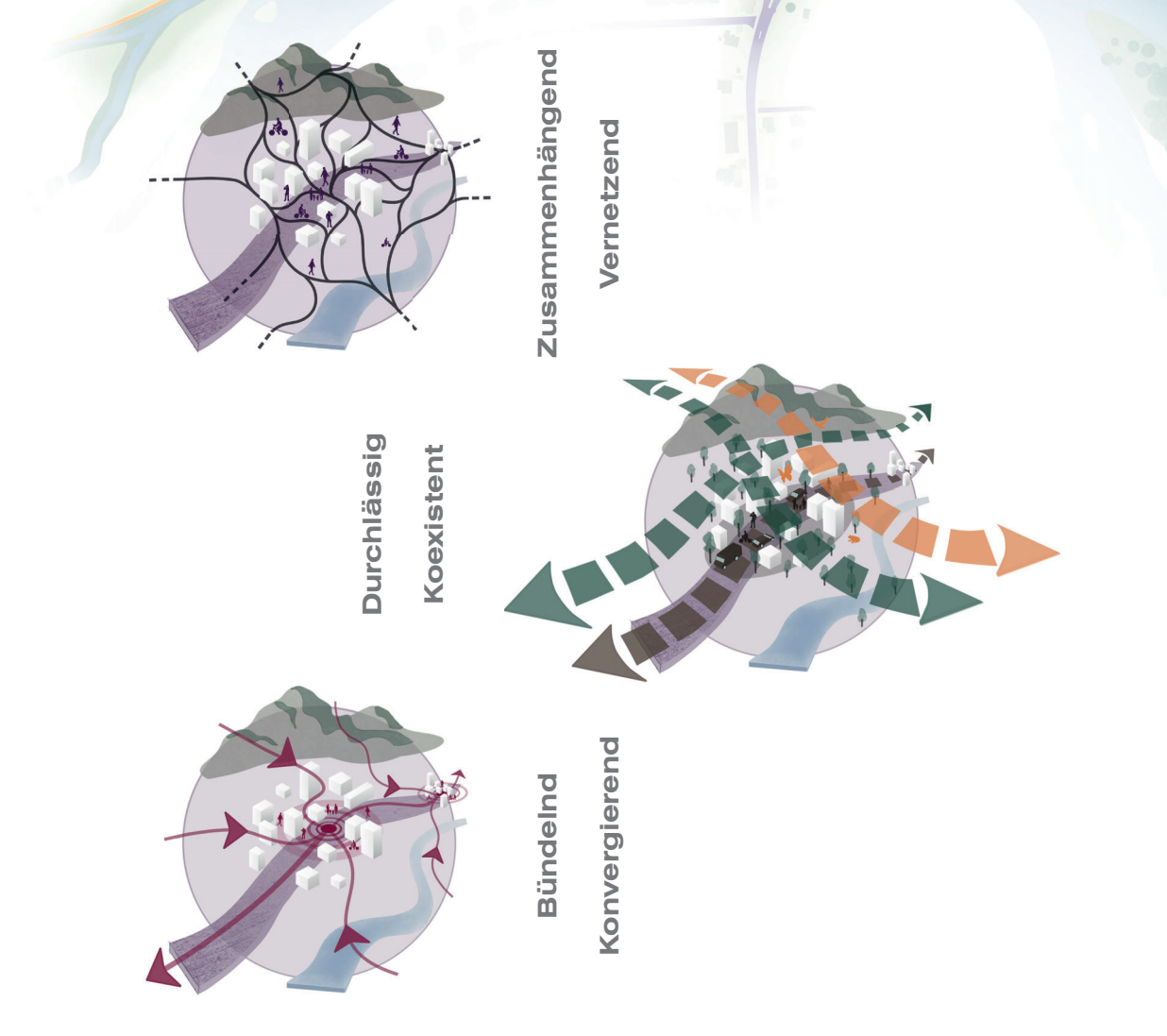
Die Umstrukturierung der Zürcherstrasse in die Agglobolelevard markiert den Aufstieg der Kernachse als Ader und Ursprung des persönlichen öffentlichen Freiraums. Die Senkung des Tempolimits auf 30 km/h ermöglicht flächiges Queren im ganzen Strassenraum, was die Verbindungen der Strassenseiten und der Quartiere erleichtert und verstärkt. Die neue verkehrsberuhigte Strasse, geformt durch unterschiedliche Strassenabschnitte - Zentren und Subzentren - erlaubt zahlreiche Nutzungen und Aktivitäten. Der Lebensraum «Strasse» erhält ein neues Gesicht, bei dem die Verflechtung von privatem und öffentlichem Raum einen wesentlichen Aspekt darstellt. Trotz einer klaren Grenze wird eine durchlässige Gestaltung angestrebt, die für jeden und jeder zugänglich ist. Die Zentren funktionieren als Treffpunkte, an welchen sich das öffentliche Leben konzentriert und weiche Gefühle der Offenheit und Integration vermitteln.

In den Zentren und Subzentren kommt die offene und verkehrsberuhigte Agglobolelevard noch mehr zur Geltung, da publikumsorientierte EG-Nutzungen der Bauten den vielseitigen und lebendigen Charakter verstärken. Begegnungszonen sind in den Dorfzentren geplant, um die Zerschneidung der Strasse etwas aufzuheben und um der Nutzungsdichte entsprechende Durchlässigkeit und Koexistenz auf der Strasse sicherzustellen.

- Legende**
- Strassenstrukturen
 - Fussgängerverbindungen
 - Bepflanzungsstrukturen
 - Begegnungszone
 - Zentren
 - Subzentren
 - Freiräume, Naherholungsräume
 - Platzgestaltungen
 - Entwicklungsäume
 - Tramhaltestellen
 - Bushaltestellen
 - Aussichtspunkte
 - Schulanlagen
 - Querungsmöglichkeiten
 - Wichtigste Fussgängerverbindungen
 - Durchgrünung Quartierstrassen
 - Strassenmodul 1
 - Strassenmodul 2
 - Strassenmodul 3
 - Strassenmodul 4
 - Strassenmodul 5
 - Strassenmodul 6
 - Strassenmodul 7
 - Begrünte Quartierstrassen

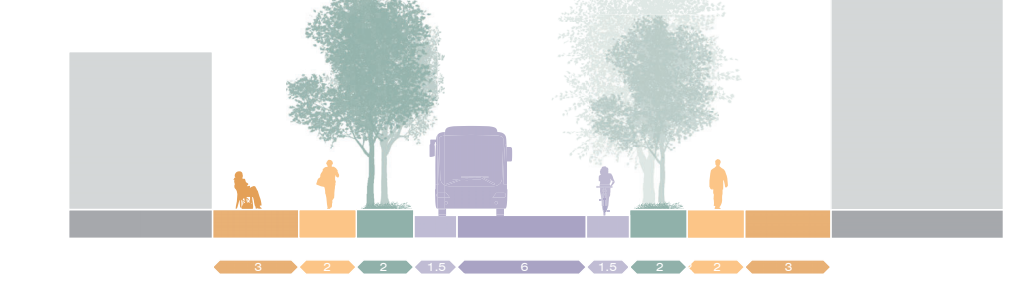


Qualitäten der Agglobolelevard



Querschnitt Strassenmodul 2

Dieses Querschnittmodul ist auf mittlere Verkehrsbelastung ausgelegt. Er besitzt zusätzliche Radstreifen, auf welchen die Mobilfahrzeuge jedoch auch ausweichen können. Zudem ist eine beidseitige Begrünung angebracht.



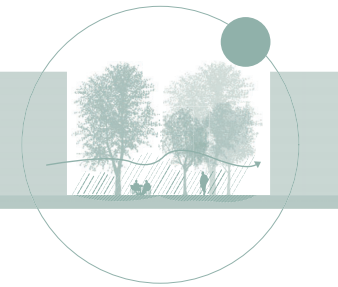
Querschnitt Strassen

Dieser Querschnitt wird bei abgestimmtem Verkehr eingesetzt. Der einseitig strassenbegleitete Verkehr teilt sich auf, sodass die Strasse mindestens 2 m breit sein muss.



Nachhaltigkeit und Klimaanpassung Agglobolevard

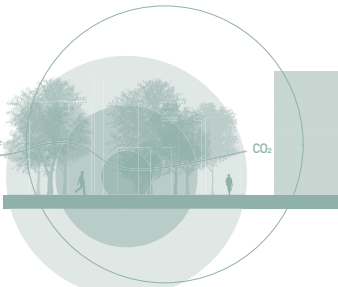
Kühle Entlastungsräume



Die Begrünung der Strassen führt zu einer beschatteten, kühlen und linearen Verkehrsachse. Laubbäume wirken durch die Verdunstung abgekühlt und vermindern die Hitze im Strassenraum. Zudem bilden Zentren, Subzentren und kleinere Aufenthaltsorte an der Strasse Entlastungsräume, in denen sich die kühlende Wirkung der Bepflanzung verstärkt.

Durch die Reduktion der direkten Sonneneinstrahlung mittels schattenspendendem Gehölz werden das Verweilen in den Knotenpunkten und das Flanieren entlang der Strasse angenehmer, die Oberflächentemperatur gesenkt und das Mikroklima verbessert.

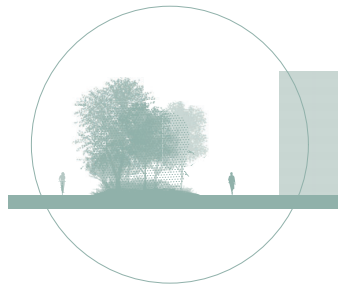
Luftqualität und Kaltluft



Die zahlreichen Bäume evaporieren, absorbieren Kohlenstoffdioxid (CO2) und andere Schadstoffe aus der Luft und geben Sauerstoff (O2) frei.

Aufgrund der ausgeprägten Durchgrünung des Strassenraums und den zahlreichen Bepflanzungen verändert sich daher die Luftqualität und somit auch die Lebensqualität für die Anwohner und Anwohnerinnen und die Reisegäste. Die saubere Luft strömt durch den Agglobolevard und erfrischt den Strassenraum.

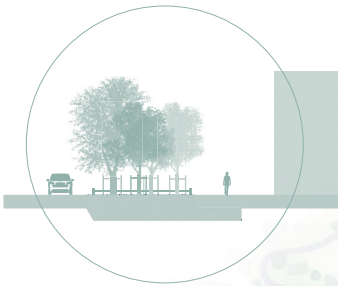
Biodiversität



Die angelegten Grünflächen an der Strasse besitzen einen artenreichen und strukturellen Charakter. Sträucher werden spezifisch an Stellen eingesetzt, wo der Sichtbezug zur Strasse nicht vorhanden sein muss oder um das Raumempfinden zu erweitern.

Struktureiche Pflanzabschnitte vermögen kleine Ökosysteme zu bilden und Tiere und Pflanzen können diese als Trittsteine für die Vernetzung gebrauchen.

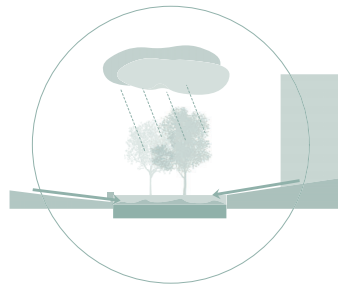
Baumschutz



Um eine gesunde Entwicklung und ein gedeihendes Wachstum der Bäume zu gewährleisten, sollten diese spezifisch geschützt werden und es muss möglichst viel Raum für die Wurzelverbreitung zur Verfügung stehen.

Mit Hilfe von Pfosten und Pollern werden die Pflanzen vor allfälligen Beeinträchtigungen (Autoaufprall zum Beispiel) geschützt und stabilisiert. Stammschutzvorrichtungen helfen gegen den Vandalismus und dienen der Schädlingsabwehr.

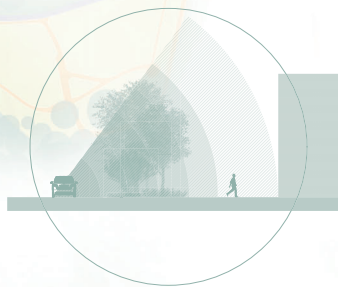
Wassermanagement



Die grosszügige Entseelung der asphaltierten Fläche im Perimeter bringt die Wiederherstellung natürlicher Elemente mit sich und führt zu einem nachhaltig lebendigen Strassenraum.

Das Regenwasser kann effektiv versickern, wird aktiv in Grünflächen wie Baumrigolen gespeichert. Die Wurzeln können das Wasser direkt aufnehmen. Der Wasserhaushalt wird dabei reguliert und er verbessert das Mikroklima in den Siedlungen.

Lärmschutz und Filterwirkung



Das strassenbegleitende Gehölz in den Baumrigolen und -rabatten hat eine Filterwirkung und kann zusätzlich den Strassenraum von den Fussgängerwegen abschirmen. Es funktioniert deshalb auch als Lärmschutz.

Es wurde jedoch darauf geachtet, dass die Strasse nicht komplett eingehamrt wird. Dichte Bepflanzungen befinden sich nur an den Stellen, an denen die Strasse die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr stark beeinflusst, wie zum Beispiel bei Aufenthaltsorten in den linearen strassenbegleitenden Pflanzachsen und an den Knotenpunkten. Hier kann nämlich das Raumgefühl beeinflusst werden. Es werden Rückzugsorte geschaffen.



Bepflanzung

Pflanzkonzept

Die gesamte Bepflanzung orientiert sich an der abwechslungsreichen und durchmischten Gestaltung des neuen Strassenraums. Die gelockerten Charaktere der Siedlungen und der durchgrünten Quartiere sollen sich auch im Strassenraum widerspiegeln. Mit Hilfe von unregelmässig dichten Bepflanzungen der Baumrigolen, Strassenrabatten und Platzgestaltungen wird aus dem bisher schlichten versiegelten Strassenraum die klimaangepasste Agglobolevard. Mischalleeen aus Gehölzen, Gräsern und Sträuchern definieren den Strassenraum und stützen die harmonischen Eigenart der Projektierung. Ebenso wurde darauf geachtet, dass die Anbindungen zu den privaten Gärten und Bauten offen bleiben. Es wird bei der Pflanzenwahl zwischen platzorientierten, solitären und strassenbegleitenden Gehölzen unterschieden. Klimabäume (auch Exoten) und Zukunftsbaume mit hohem Biodiversitätsindex, die sich an die neuen klimatischen Verhältnisse und Herausforderungen angepasst haben, werden verwendet.

Sträucher werden an Stellen eingesetzt, wo der Sichtbezug zur Strasse und zu den umgebenden Naherholungsräumen nicht vorhanden sein muss. Sie nehmen eine filternde, abschirmende Funktion ein, sie steuern die Raumwahrnehmung und verbessern das Kleinklima. Einige geplante Grünflächen sollen unter Ruderaltflächen in den Rabatten sowie in den Mittelstreifen der Tramquerschnitte werden eingesetzt.

Leitarten: *Ostrya carpinifolia*, *Fraxinus pennsylvanica* 'Summit', *Fraxinus ornus*, *Tilia tomentosa*, *Populus tremula*, *Ulmus 'Lobel'*, *Ulmus 'Columella'*, *Quercus cerris*, *Ainus x spaethii*, *Acer platanoides*, *Tilia x europaea*, *Sorbus aria*, *Acer x freemanii* 'Autumn Blaze', *Prunus domestica*, *Tilia platyphyllos*

Baumrigolen

Der Untergrund der heutigen Strassen ist meist stark verdichtet, von unzähligen Werkleitungen durchfurcht. Der begrenzte Wurzelraum im Boden, der durch diese Verdichtung kontraproduktiv für das Baumwurzelwachstum ist, führt zu Kurzlebigkeit der Bäume im Strassenraum. Deswegen muss man mehr Baum(m)volumen in urbanen und überhitzen Strassenräumen einplanen. Dieses Bauvolumen ist durch eine konkrete Schichtfolge geregelt. Kanäle und Leitungen gilt es möglichst ausserhalb der Baumgruben zu planen, um die Wurzeln zu schützen.

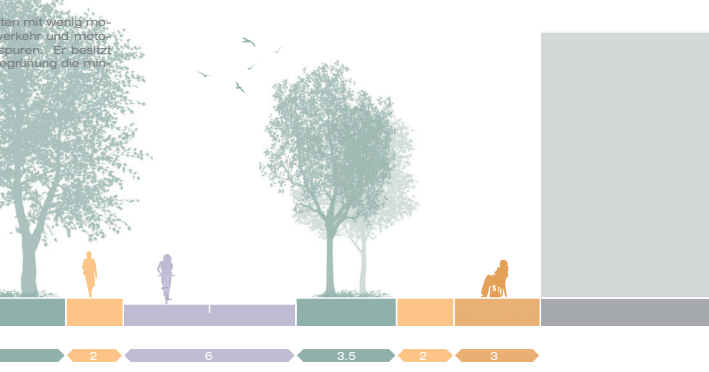
Es werden mehrere grobkörnige, gebrochene, strukturstabile und überbaubare Baumsubstrate verwendet, die schichtweise verdichtet eingebaut werden, wobei darauf geachtet werden muss, dass keine Kapillarbrücke entstehen. Diese Substrate eignen sich wegen ihren grossen Porenvolumen als Wasserspeicher und Wurzelraumvertiefen und führen daher zu günstigen Wachstumsbedingungen. Die Wurzelraumoberflächen sollen vor allem unter den befestigten Oberflächen wie Trottoir und Parkflächen erfolgen. Unterhalb der Strasse kann dies aufgrund der unzähligen Werkleitungen (hoher Verdichtungsgrad) problematisch werden.



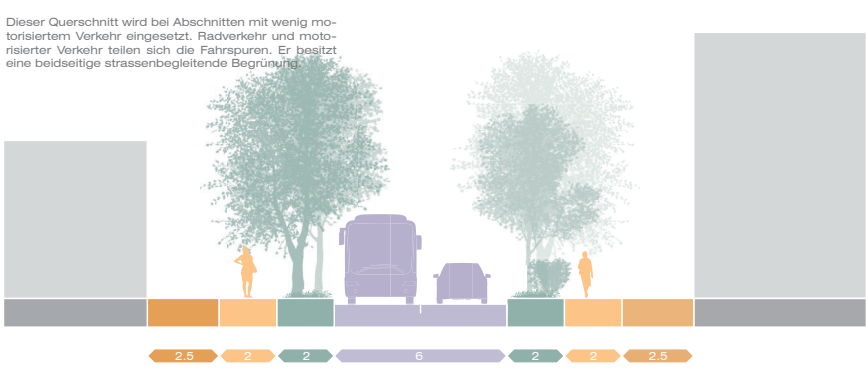
Schichtaufbau 1:50

- Legende**
- Baumsubstrat A1, - mineralisch, hohes Porenvolumen
 - Baumsubstrat A2, - feine Anteile, nährstoffreich, belebt
 - Baumsubstrat B - Drainschicht Schotter

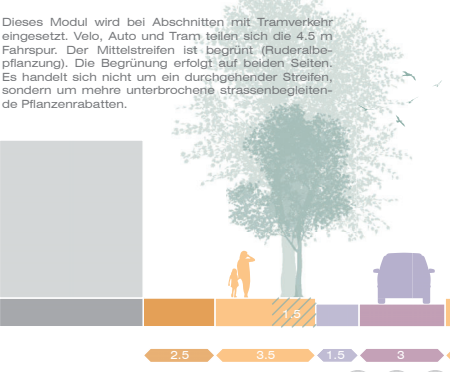
Modul 3



Querschnitt Strassenmodul 4

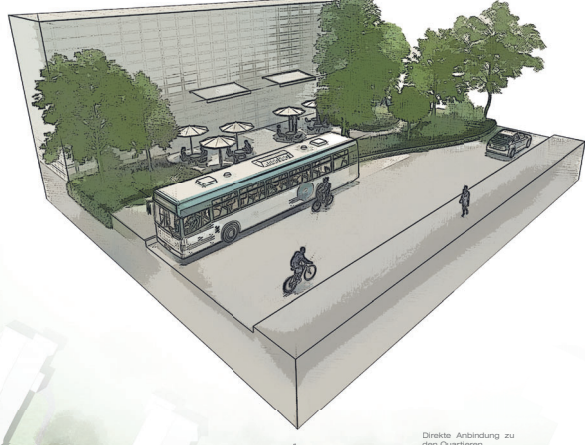


Querschnitt Strassenmodul 5

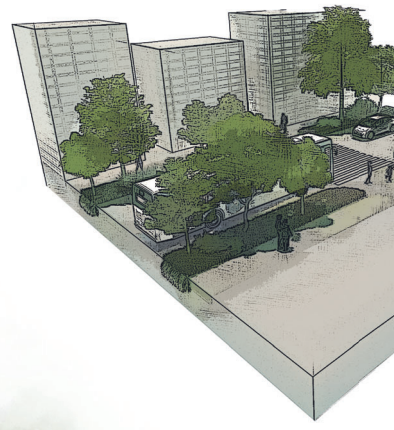


Vorprojekt Subzentrum Paradies in Oberengstringen 1:500

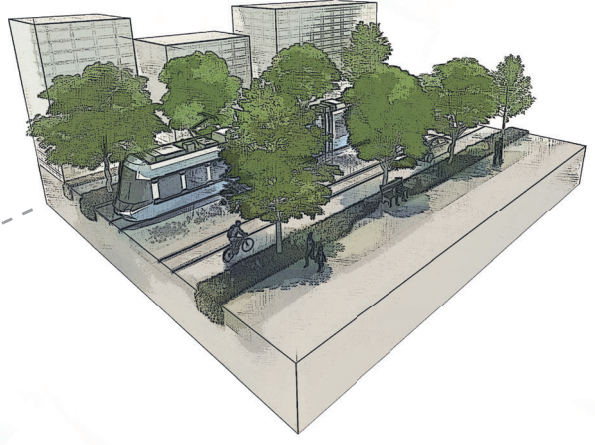
Visualisierung Strassenraum: Subzentrum Oberengstringen



Visualisierung Strassenmodul 2



Visualisierung Strassenmodul 5



Der Hang Eggbühl wird gesichert und so umgezont, damit eine weitere Bebauung des Naherholungsraums verhindert werden kann.
 Es wird nötige Infrastruktur bereitgestellt, um einen beeindruckenden Aussichtspunkt zu gestalten. Ein allfälliger Rückbau der obersten Reihe der Bauten an der Eggstrasse würde die Fernsicht zusätzlich erhöhen.

Subzentrum bestehend aus Aufenthaltsbereichen mit publikumsorientierter EG-Nutzung des Restaurants Eggbühl und der Mochito-Bar. Ausstattung dieser Gastronomiebetriebe zur Agglobolevard wird ermöglicht. Zudem bildet es ein wichtiger Knotenpunkt zur Anbindung des Eggbühl-Hügels.

Der Verkehrsknotenpunkt im Frankental wird eine neue nutzergerechte Gestaltung erhalten. Möglichst viel der bisher versiegelten Flächen gilt es in lockere Grünflächen umzustrukturieren. EG-Nutzungen der angrenzenden Gebäude werden das öffentliche Leben erwecken. Dabei soll darauf geachtet werden, die bestehende Gehölze zu integrieren und zu ergänzen.

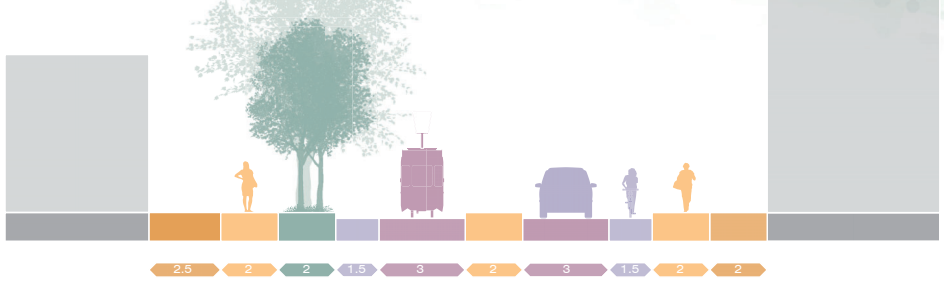
Die Quartierstrasse zwischen den Schulanlagen Lichenholz und Pünien in Höngg hatte bisher einen Unterbruch und trennte die beiden Schulanlagen. Eine Begegnungszone ermöglicht eine flächige Verbindung zwischen den beiden Schulanlagen, sodass die öffentlichen Infrastrukturen wie Tennisplätze, Beachvolleyballfeld sowie die grosse Spielwiese der beiden gegenüberliegenden Schulgebäude direkt erreichbar sind. Eine bessere Koexistenz zwischen den motorisierten und unmotorisierten Verkehrsteilnehmenden und Sicherheit am Strassenraum wird somit erreicht.

Das Gesundheitszentrum für das Alter Bombach besitzt einen kleinen Park mit einer spektakulären Aussichtsterrasse. Der bisher halböffentliche Charakter dieser Institution wird für die Öffentlichkeit zugänglich und ein Teil der Agglobolevard. Es wird eine Durchmischung der Nutzergruppen und sozialer Austausch zwischen verschiedenen Altersgruppen stattfinden können.

Den vorhandenen Aussichtspunkt gilt es unbedingt zu erhalten. Von ihm aus kann man beinahe ein 180°-Panorama mit Ausblick über das Limmattal geniessen. Er wird so mit Grünstrukturen ergänzt, dass er zudem als ökologischer Trittstein funktionieren kann.

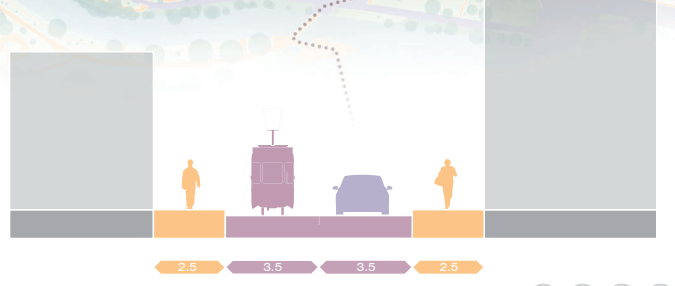
Querschnitt Strassenmodul 6

Diese Variante wird bei Abschnitten mit Tramverkehr eingesetzt. Velo, Auto und Tram teilen sich die 4,5 m Fahrspur. Der Mittelstreifen ist begrünt (Ruderalbepflanzung). Zudem besitzt er eine einseitige Begrünung.



Querschnitt Strassenmodul 7

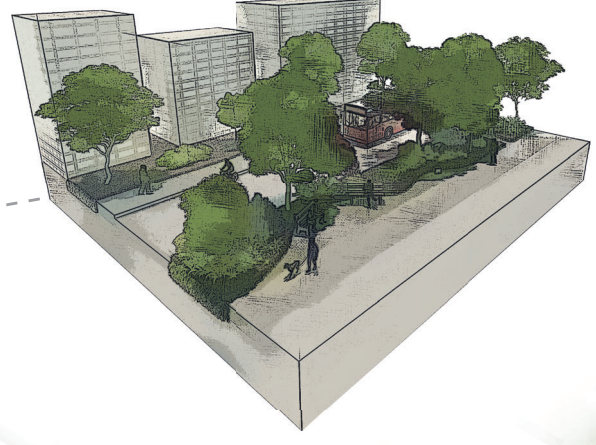
Dieses Strassenmodul wird im Bereich des Hönggs verwendet. Die Strassenräume sind sehr eng. Tram, Velo und Autos teilen sich die Fahrsuren. Speziell sind die mindestens 2 m neuen breiten Trottoirs, die das Flanieren erleichtern.



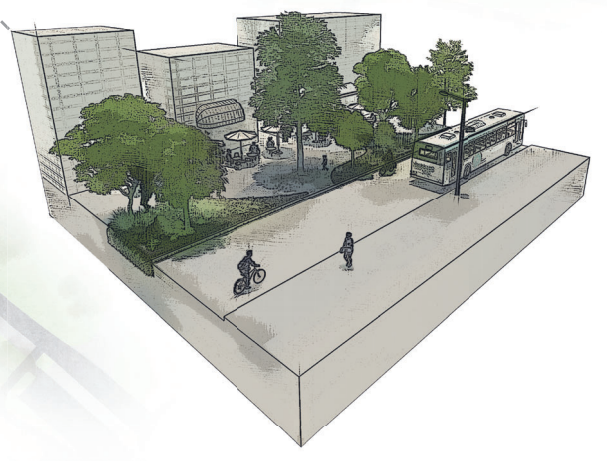
Vorprojekt Zentrum Unterengstringen 1:500



Visualisierung Strassenmodul 3: Aufenthaltsbereiche an Strasse



Visualisierung Strassenraum: Publikumsorientierte EG-Nutzung



Beleuchtungskonzept

Das Konzept der Beleuchtung der Agglobolevard zielt auf eine niederschwellige Ausstattung hin. Der grosse öffentliche Raum wird für alle Menschen - unabhängig von Tageszeit und Lichtverhältnissen - zugänglich und erlebbar sein. Die Dunkelheit wird die Aufenthaltsqualität nicht einschränken, sondern vielmehr derart mit Beleuchtungen ergänzt, dass auch bei Nachtspaziergängen eine entspannte und angenehme Atmosphäre vorhanden ist. An den Zentren und Subzentren werden den Orten entsprechende Lichtkonzepte umgesetzt.

Für den nächtlichen Fuss- und Radverkehr wird eine sichere Fortbewegung gewährleistet, die nicht von zu grellem oder zu blendendem Licht gestört wird. Ein gemütliches einladendes Ambiente, das auch zu Abendstunden zum Verweilen einlädt! Um die wohliche Qualität beizubehalten, wird an der Agglobolevard warmes LED-Licht eingesetzt, sodass sich die Anwohner und Anwohnerinnen auch bei Nacht sicher und wohl fühlen



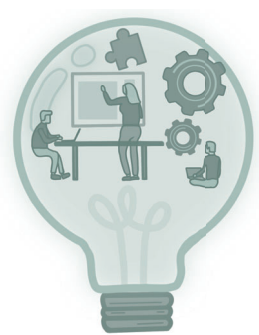
Realisierung

Um für das Projekt eine möglichst breite Zusage der Anwohner und Anwohnerinnen zu erhalten und so eine gelungene Realisierung zu ermöglichen, wird ein kollektiver Partizipationsprozess vorgeschlagen mit dem Ziel, eine für alle Nutzergruppen gleichermassen ansprechende, lebendige Strassenraumgestaltung zu verwirklichen.

Mit Hilfe dieses Vorgehens wird die Möglichkeit eröffnet, sich an der Projektierung aktiv zu beteiligen und eigene Visionen, Ideen einzubringen. Im Rahmen dieses Partizipationsprozesses werden ein möglichst breites Nutzergruppenpublikum eingeladen. Zusätzlich werden Workshops stattfinden und eine Online-Plattform eingerichtet, um Raum für Feedbacks zu gewährleisten. Die Teilnahme von Fachleuten, Experten und Expertinnen ist dabei massgebend.

Für den Anfang dieses Partizipationsprozesses wird ein Abschnitt der Agglobolevard gewählt, der als erstes realisiert werden soll. Dieser wird sorgfältig geplant und gemeinsam bearbeitet. Die "step-by-step"-Realisierung bietet der Bevölkerung die Möglichkeit, die positive - belebende - Veränderung ihres Strassenraums einzusehen, sich mit dem Konzept der Agglobolevard vertraut zu machen.

Schlussendlich wird dadurch die Realisierung des Agglobolevards zur Zustimmung unter den Einheimischen sorgen und sie gar schlussendlich zu einer aktiven Unterstützung des Projekts bewegen, weil die bestehenden Vorteile gegenüber dem bisherigen verkehrslastigen und grauen Strassenraum überzeugen und sie nicht zuletzt das grosse Potential des Leitgedankens im Konzept erkennen werden.



Diese Subzentrum wird aus dem Areal des Tram Museums und des gegenüberliegenden Tramwendeplatzes bestehen. Der Aussenbereich dieses Museums wird so konzipiert, dass er sich an die Gestaltung der Agglobolevard integriert. Die grosse versiegelte Fläche der Tramwendeplatte wird an einigen Stellen entsiegelt. Es entsteht ein grüner Aufenthaltsbereich mit Sitzmöglichkeiten, der direkt mit der attraktiven Hohenklingenallee verbunden ist.

Der Högger Kirchhügel, der ein Schulhaus, eine Kirche, einen Friedhof, einen weitläufigen Rasen und eine Kirche umfasst, wird für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Der bisher halböffentliche Charakter dieses Freiraums wird ein wichtiger Bestandteil des neuen Zentrums in Högge. Ausblicke, parkartige Gärten und ein attraktives Wegenetz wird für die Bevölkerung zugänglich und ermöglichen einen vom Zentrum schnell erreichbaren Zugang zu einem weitläufigen Erholungshotspot.

Das neue Zentrum am Högger Meierhofplatz wird das Eingangstor zum umfangreichen, vernetzten und linearen Freiraum der Agglobolevard von der Stadt Zürich aus sein. Seine einladende Gestaltung wird die Qualitäten der Agglobolevard erlebbar und Besucher und Besucherinnen und Bewohner und Bewohnerinnen in den vielfältigen, multifunktionalen und attraktiven Bewegungsraum der Agglobolevard willkommen heissen.

Um diesen zentralen Knotenpunkt hervorzuheben, wird sein Platzcharakter neu ausgearbeitet. Durch gleiche Materialisierung und Ausstattung wird er als ein Ganzes und auch als Teil der Agglobolevard erlebbar sein. Neue Elemente wie Sitzmöglichkeiten, Bepflanzen, Aufenthaltsräume mit publikumszugängliche EG-Nutzungen innerhalb des Platzes prägen das Zentrum. Die grosse Begegnungszone am Meierhofplatz charakterisiert sich durch unbeschwertes Planieren, durchlässiges Verkehren der ÖV-Linien, Einkaufen, Beobachten, Verweilen und Interagieren.

Bei der Gestaltung des neuen Platzes wird ebenfalls darauf geachtet, dass die schützenswerten alten Gebäude erhalten bleiben und dass Sichtbezüge hergestellt werden, sodass sie zur einzigartigen Identität beitragen.

Längsschnitt A-A' Zentrum Unterengstringen 1:200

