



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

Dammstrasse

Wasserwerkstrasse bis Röschibachplatz

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Die Dammstrasse ist eine kommunale Strasse mit einer Tempo-30-Zone. Die SBB planen in einem separaten Projekt, den Bahnhof Wipkingen hindernisfrei um- und auszubauen. Dabei sollen auch die Zugänge von der angrenzenden Dammstrasse zum Bahnhof Wipkingen verbessert werden.

Koordiniert mit dem SBB-Projekt sieht das Tiefbauamt (TAZ) vor, das in der stadträumlichen-verkehrlichen Studie «Quartierzentrum Nordbrücke» für die Dammstrasse definierte Zielbild umzusetzen.

1.2 Auftrag

- TAZ: Neue Strassenraumgestaltung auf Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet, Optimierung T30, Umsetzung Baumreihe, Prüfung Erweiterung Begegnungszone aus Richtung Röschi-bachstrasse.
- TAZ: Umsetzung des Zielbildes «Quartierzentrum Nordbrücke»
- EWZ: Anpassung der öffentlichen Beleuchtung
- SBB: Anpassung der Zugänge Bahnhof Wipkingen auf die Dammstrasse

1.3 Defizite / Potenziale

Die Dammstrasse ist eine kommunale Strasse. Sie ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Auf ihr verlaufen eine regionale Veloroute und eine Haupt- und Komfortroute gemäss Masterplan Velo. Bestehende Blaue-Zone-Parkplätze engen den Strassenquerschnitt ein.

Entlang der Dammstrasse sind weder auf öffentlichem noch privatem Grund Bäume vorhanden.

Insgesamt weist die Dammstrasse einen recht engen Querschnitt von lediglich 7.70 m – 8.00 m auf. Die privaten Grundstücke sind durch schmale Vorgärten, Stützmauern sowie Zufahrten vom öffentlichen Grund abgegrenzt. Auf der östlichen Seite wird die Dammstrasse durch die Böschung des Bahndammes sowie die Zugänge zum Bahnhof Wipkingen begrenzt. Der Bahndamm ist als kommunales Naturschutzobjekt klassiert. Diese Situation engt die Möglichkeiten eines Landerwerbes zu Gunsten einer Erweiterung des Strassenquerschnittes deutlich ein.

Das geringe Verkehrsaufkommen von rund 500 Fz / Werktag öffnet Spielräume zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie für die Umsetzung einer Baumallee.

Der Bereich vom Röschi-bachplatz bis zum neuen «Zugang Mitte» des Bahnhofes Wipkingen weist Potential für eine Umgestaltung zur Begegnungszone auf.

2 Zielformulierung

2.1 Ziele

Für das Projekt wurden die folgenden übergeordneten Ziele für den Projektperimeter formuliert:

- Umsetzung von attraktiven Fuss- und Veloverbindungen

- Umsetzung der Baumallee gemäss Zielbild «Quarz Nordbrücke»
- Erstellen von sicheren Zugängen zum Bahnhof Wipkingen
- Erweiterung der Begegnungszone bis zum Zugang Mitte
- Standplatz für Taxi in der Nähe des neuen Perron-Zuganges

Im Wissen um die beengten Platzverhältnisse wurden im Projektteam die Ziele folgendermassen gewichtet:

- 1) Umsetzung der Baumallee: Als zentrales Element aus dem Zielbild der städteräumlich-verkehrlichen Studie «Quarz Nordbrücke» soll eine situationsgerechte Baumallee umgesetzt werden, die sich stadträumlich gut integriert und einen wichtigen Mehrwert bezüglich Stadtklima liefert.
- 2) Den Fussgängerinnen und Fussgänger soll immer mindestens 2.00 m Gehweg zur Verfügung gestellt werden.
- 3) Ab der äusseren Baumscheibe bis zum Bahndamm wird die Fläche dem Veloverkehr sowie dem MIV zur Verfügung gestellt. Die bestehenden Parkplätze auf der Fahrbahn werden aufgehoben, um eine durchgängige Fahrbahnbreite von rund 4.50 m anbieten zu können.



Abbildung 1: Ausschnitt aus Zielbild 1, QUARZ Nordbrücke, stadträumlich-verkehrliches Konzept¹.

¹ Lorenz Eugster, Landschaftsarchitekten und Städtebau GmbH; Metron Verkehrsplanung AG; Müller & Truniger Architekten ETH SIA: Quartierzentrum Nordbrücke, stadträumlich-verkehrliches Konzept, 9.11.2019.

2.2 Definition des Regelquerschnittes

Aus der Zielformulierung, der Prioritätensetzung und aufgrund der gegebenen Platzverhältnissen wurde in einem ersten Schritt ein Regelquerschnitt definiert.

Die einzelnen Nutzungen des Strassenraumes beanspruchen gemäss den relevanten Normen und Standards folgenden Platz:

Fussverkehr:	2.00 m
Veloverkehr (Masterplan)	4.50 m
Baum mit Baumscheibe:	2.00 m
MIV, Begegnungsfall PW / PW:	4.40 m
Parkplatz	2.00 m

Bei einem Mischverkehr Velo-/MIV ergibt dies einen minimalen Platzbedarf von 10.50 m.

Da ein Landerwerb aufgrund der bestehenden Begrenzungen kaum realisierbar ist, wurde ein Kompromiss im bestehenden Querschnitt gesucht.

Dies führte zu folgendem Regelquerschnitt:

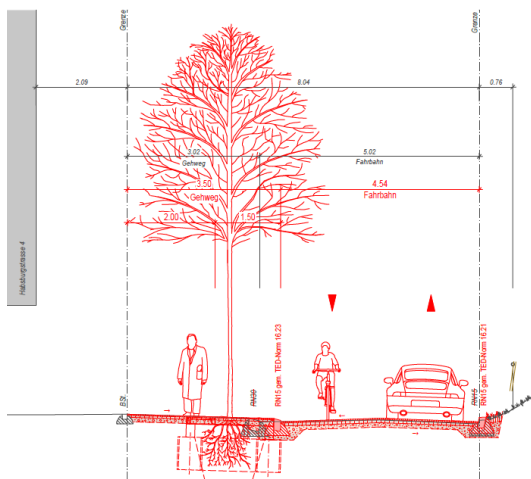


Abbildung 2: Regelquerschnitt (Profil 2-2). Normalprofil 1:50; Plan 19 125 – 371

Gehweg und Bäume

Die Baumscheiben werden gehwegseitig begehrbar ausgestaltet. Somit kann dem Fussverkehr auch neben einem Baum eine Gehwegbreite von 2.00 m angeboten werden. Zusammen mit der Baumscheibe ergibt dies eine Breite für den Gehweg plus Baum von 3.50 m.

Fahrbahn

Die Blaue-Zone-Parkplätze werden aufgehoben um dem Veloverkehr mehr Platz einzuräumen. Die Fahrbahnbreite in der T30-Zone orientiert sich am restlichen vorhandenen Platz zwischen Abschluss Baumscheibe und der Bahnböschung. Dies führt mehrheitlich zu einer Fahrbahnbreite von 4.50 m, mit punktuell geringfügigen Einengungen. Diese Einengungen stellen kein Sicherheitsrisiko dar und werden als vertretbar eingestuft.

3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung und Variantenanalyse

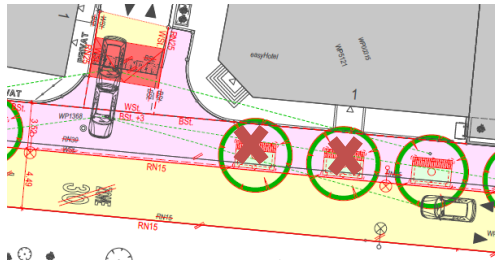
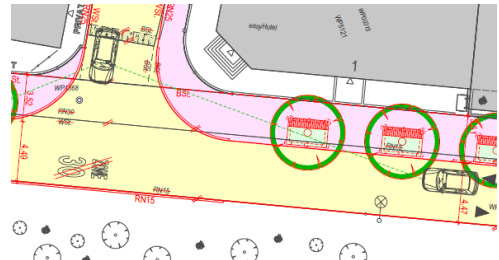
Der in Kap. 2.2 definierte Regelquerschnitt lieferte die Grundlage für die weitere Projektbearbeitung.

Im Verlauf der Projektentwicklung wurden folgende Fragestellungen in Varianten untersucht:

- Wie sind die Knotensituationen bei einmündenden Strassen auszugestalten?
- Wie sollen die Bäume angeordnet und die Baumscheiben gestaltet werden? Was bedeutet dies für den Gehweg?
- Wie soll die Begegnungszone gestaltet werden?

Da es sich bei den untersuchten Varianten lediglich um Untervarianten eines vorgängig festgelegten Strassenquerschnittes handelt, wurde auf eine Bewertung mittels System Engineering verzichtet. Vielmehr wurde die Bestvariante durch eine qualitative Abwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Gestaltungselemente im Projektteam entwickelt.

3.2 Umgang mit einmündenden Strassen

<p>Variante Trottoirüberfahrt (Bsp. Burgstrasse)</p> 	<p>Variante Einmündung (Bsp. Burgstrasse)</p> 
<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vortritt für den Veloverkehr auf der Dammstrasse. 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sichtweiten können reduziert werden – mehr Bäume im Knotenbereich möglich. - Bremsende Wirkung aufgrund des fehlenden Vortrittes für den Veloverkehr.
<p>Defizite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zwei Bäume bei jeder Einmündung fallen aufgrund der Sichtweiten weg. - Hohes Tempo des bergabwärtsfahrenden Veloverkehrs kann zu Gefahrensituationen führen. 	<p>Defizite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kein Vortritt für den Veloverkehr.

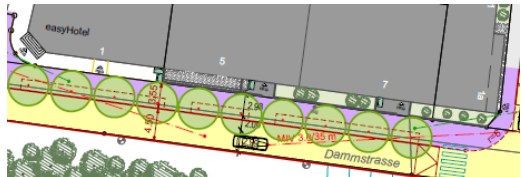
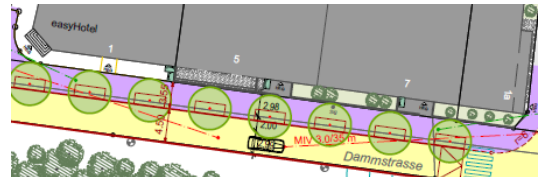
Variantenbewertung und Variantenentscheid

Bei einer Umsetzung einer Trottoirüberfahrt ist der Beobachtungspunkt des einmündenden Autos weit von der Dammstrasse zurückgesetzt. Dies führt dazu, dass für die Einhaltung der sicherheitsrelevanten Sichtweiten keine Bäume im Knotenbereich gepflanzt werden können. Bei zwei Einmündungen führt dies zum Defizit von mindestens vier Bäumen. Da der einmündende Verkehr aus der Habsburg- und der Burgstrasse sehr gering ist (< 200 Fz / Tag) wurde entschieden, zu

Gunsten der Bäume auf die Trottoirüberfahrt zu verzichten und eine klassische Einmündung zu gestalten.

Bei der Einmündung der Habsburgstrasse befindet sich der Zugang Süd zum Bahnhof Wipkingen. Um einen flächigen und hindernisfreien Zugang zum Bahnhof zu ermöglichen, wird die Einmündung mittels Rampen angehoben.

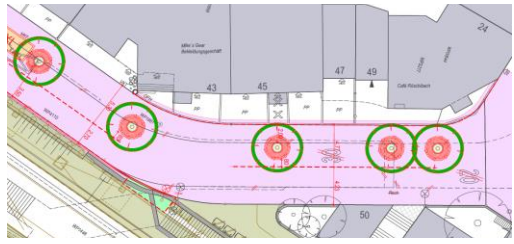
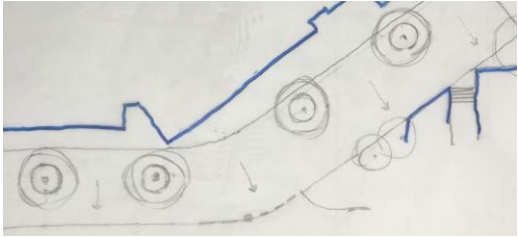
3.3 Baumanordnung sowie Gestaltung der Baumscheiben und des Gehwegs

<p>Variante Baumrabatte:</p> 	<p>Variante Baumscheiben:</p> 
<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quantitativ mehr Bäume möglich - Viel unversiegelte Fläche möglich 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausweichmöglichkeit zwischen den Baumscheiben für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmende - Lockerere Anordnung der Bäume optimiert die Sichtweiten
<p>Defizite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mindestquerschnitt für Fussverkehr auf der gesamten Länge eingeschränkt - Keine Ausweichmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmende - Kritisch für Sichtweiten Velo / MIV 	<p>Defizite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mehr versiegelte Flächen im Vergleich zur Gestaltung mit Baumrabatten. - Weniger Bäume möglich

Variantenbewertung und Variantenentscheid

Insgesamt steht dem Fussverkehr auch mit bedeckter Baumscheibe lediglich 2.00 m zur Verfügung. Die Möglichkeit einer Ausweichstelle (ohne Grünfläche / Chaussierung), die auch den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt, gab den Ausschlag zu Gunsten der Einzelbaumscheiben.

3.4 Gestaltung der Begegnungszone

<p>Variante Entwässerungsrinne im Strassenraum:</p> 	<p>Variante Seitliche Entwässerung:</p> 
<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pragmatische Entwässerungslösung - gestalterisches Element - nimmt die bestehenden Gefälle auf - bessere optische Trennung zwischen T30- und T20-Zone 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einheitliche Fläche ohne Zonierung - Querungsbeziehungen werden gestärkt
<p>Defizite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Könnte zu einer Zonierung und damit Auflösung der Begegnungsfläche führen. 	<p>Defizite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwässerung zum Bahnhof aufwändiger - Verstärkt das Quergefälle, die Strasse wirkt eher «unruhig» - Das Quergefälle macht Anpassungen an den privaten Zugängen notwendig

Variantenbewertung und Variantenentscheid

Die Variante mit der Entwässerungsrinne wird favorisiert, weil damit die bestehende Situation mit Längs- und Quergefälle besser aufgefangen werden kann. Sie ermöglicht eine bessere optische Trennung zwischen T30 und T20. Damit das Element nicht zu stark trennend / gliedernd wirkt, wird lediglich ein einreihiger Bundstein gesetzt, der zudem punktuell unterbrochen wird.

3.5 Fazit

Die ausgewählte Bestvariante ermöglicht das Pflanzen von möglichst vielen Bäumen und schafft sowohl für den Fuss- wie auch den Veloverkehr eine hohe Aufenthaltsqualität. Die Zugänge zum Bahnhof Wipkingen können sicher gestaltet werden.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Bäume stellen das prägende Element der umgestaltenden Dammstrasse dar.

Die bestehende Zone am Röschibachplatz wird bis zum neuen Zugang Mitte zum Bahnhof Wipkingen verlängert. Ab dem Zugang Mitte bis zur Wasserwerkstrasse wird der Strassenquerschnitt in eine Fahrbahn mit Mischverkehr MIV / Velo sowie einen abgesetzten Bereich für den

Fussverkehr aufgeteilt. Die Baumallee trennt in diesem Bereich den Fussverkehr von der Fahrbahn. Im Bereich der Begegnungszone wirken die Bäume als gestalterisches, hitzeminderndes und temporeduzierendes Element.

Die Zugänge zum Bahnhof werden neu gestaltet und durch die Anhebung der Fahrbahn sind sie auch baulich erkennbar.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Das Trottoir auf der Westseite des Projektperimeters verbindet die Wasserwerkstrasse mit dem Röschibachplatz für den Fussverkehr. In der neu geschaffenen Begegnungszone ist flächiges Queren in alle Richtungen möglich.

Vor den Zugängen zum Bahnhof Wipkingen wird die Fläche angehoben, dies einerseits um einen flächigen und hindernisfreien Zugang zu ermöglichen und gleichzeitig temporeduzierend zu wirken.

Der Veloverkehr wird im Mischverkehr mit dem MIV geführt, was angesichts von Tempo 30 respektive Tempo 20 und des geringen Verkehrsaufkommens vertretbar ist. Der Masterplan Velo sieht für eine Konfortroute eine minimale Fahrbahn-Breite von 4.50 m vor. Dieses Mass kann weitestgehend eingehalten werden. Einzig im Bereich der Einmündung Habsburgstrasse wird es aufgrund der Anforderungen des Fussverkehrs sowie der Umsetzung der Baumallee in geringem Mass unterschritten.

Die Aufhebung der sechs bestehenden Blaue-Zone-Parkplätze verbessert die Übersichtlichkeit und die Platzverhältnisse insbesondere für den Richtung Limmat fahrenden Veloverkehr deutlich. Weiter ermöglicht die Aufhebung der Parkplätze durchgängig das Kreuzen von Fahrzeugen.

In der Habsburgstrasse werden durch die Aufhebung eines Blaue-Zone-Parkplatzes Veloabstellplätze für den Zugang zum Bahnhof Wipkingen geschaffen.

4.3 Hitzeminderung

Es werden 27 Bäume neu gesetzt. Sie werden im Abschnitt der Tempo-30-Zone in halbseitig begehbaren Baumscheiben angeordnet. In der Begegnungszone werden die Bäume in runden, begeh- und befahrbaren Baumscheiben gesetzt.

4.4 Parkierung

Es werden sieben Blaue-Zonen-Parkplätze abgebaut. Davon wird ein Parkplatz in Veloabstellplätze umgewandelt.

Für den bestehenden Taxiparkplatz wird ein alternativer Standort in unmittelbarer Nähe des neuen Bahnhofzugangs Dammstrasse vorgeschlagen.

4.5 Anlieferung und Entsorgung

Es sind keine gesonderten Flächen für Anlieferung oder Entsorgung vorgesehen.

Zürich, 4. Juni 2021 scz

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel