



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

18037 Jacob-Burckhardt-Strasse
Kürbergstrasse bis Müseliweg

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich hat das Projekt aufgrund des schlechten Zustands des Strassenbelags in der Jacob-Burckhardt-Strasse ausgelöst.

1.2 Auftrag

Neben der Belagserneuerung werden im Projekt Anlagen und Werkleitungen des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz) sowie der Wasserversorgung der Stadt Zürich (WVZ) ersetzt. Gleichzeitig werden Umgestaltungsmassnahmen realisiert und der Strassenraum normgerecht ausgestaltet.

1.3 Defizite / Potenziale

Die Breiten der vorhandenen, beidseitigen Trottoirs entsprechen nicht der aktuellen Normgebung. Der Quartierstrasse fehlen strassenbegleitende und hitzemindernde Grünräume.

2 Zielformulierung

Für die Jacob-Burckhardt-Strasse werden die nachfolgenden Ziele gesetzt:

- Belagserneuerung
- Anpassung des Strassenquerschnitts an die aktuelle Normgebung
- Werkleitungsanpassungen:
 - ewz: Ersatz Verteilkabine und Teilersatz Einheitsnetzstränge sowie der Stränge für die öffentliche Beleuchtung
 - WVZ: Ausserbetriebnahme der bestehenden Verteilleitung sowie Ersatz der bestehenden Hauptleitung

3 Variantenstudium

Im Zuge der Umgestaltung der Strasse und der Anpassung der Trottoirbreiten an die aktuelle Normgebung wurden drei Varianten untersucht und verglichen:

Variante 1: Aufhebung des bergseitigen Trottoirs und Umsetzung eines durchgehenden, normgerechten Trottoirs talseitig

Variante 2: Aufhebung des talseitigen Trottoirs und Umsetzung eines durchgehenden, normgerechten Trottoirs bergseitig

Variante 3: Einführung einer Begegnungszone

Die Umsetzung eines zweiseitigen, normgerechten Trottoirs ist aufgrund der Platzverhältnisse im Strassenquerschnitt nicht möglich.

Der Vergleich der Varianten erfolgte qualitativ in Hinblick auf die nachfolgenden Kriterien:

- Breite Strassenraum
- Breite Trottoir
- Veloinfrastruktur
- Verkehrssicherheit
- Erschliessung der privaten Liegenschaften
- Einlenker in und aus der Kürbergstrasse
- Oberflächenentwässerung
- Parkplatzbilanz
- Baumbilanz
- Öffentliche Beleuchtung
- Einfluss auf Werkleitungen
- Landerwerb
- Kosten

Beim Vergleich der drei Varianten hat sich gezeigt, dass die Einführung einer Begegnungszone (Variante 3) die oben genannten Kriterien am besten erfüllt und deshalb als Bestvariante weiterverfolgt wird.

Die Umgestaltung der Jacob-Burckhardt-Strasse als Begegnungszone ermöglicht die Anordnung von neuen Bäumen, was sich im Hinblick auf das Stadtklima und das Thema Hitzeminderung positiv auswirkt. Ausserdem führt die Pflanzung von Strassenbäumen und die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit zur Beruhigung des Strassenverkehrs und damit gleichzeitig zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Durch die Massnahmen wird die Aufenthaltsqualität im Quartier gesteigert.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Die Jacob-Burckhardt-Strasse ist eine kommunale Quartierstrasse. Im stadträumlichen Kontext hat die Strasse eine nachbarschaftliche Bedeutung und dient vor allem der Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften. Der Strassenraum ist heute vordergründig durch versiegelte Verkehrsflächen sowie eine einseitigen Strassenparkierung geprägt. Der Verkehr wird in der Kernfahrbahn geführt und die signalisierte Geschwindigkeit beträgt 30 km/h. Entlang beider Fahrbahnseiten führt je ein Trottoir mit einer Breite von ca. 1 m.

Unter Berücksichtigung der generellen Anforderungen an einen funktionalen, sicheren und ästhetischen Stadtraum wurde das Verbesserungspotential hinsichtlich der Themen Verkehrssicherheit, Hitzeminderung und Förderung des Fussverkehrs ausgearbeitet. Die Bestvariante

sieht vor, die Jacob-Burckhardt-Strasse ab der Einmündung Kürbergstrasse als Begegnungszone auszubilden.

Die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h führt zur Beruhigung des Verkehrs und damit zur Steigerung der Sicherheit. Auch wird durch diese Massnahme der nachbarschaftliche Charakter der Quartierstrasse gestärkt und die Aufenthaltsqualität gesteigert. Wie im Bestand werden bergseitig Parkierungsmöglichkeiten angeordnet. Die Aufhebung des Trottoirs vor den Hauszugängen der angrenzenden Liegenschaften macht den Abbau von acht Blaue-Zone-Parkplätzen notwendig. Talseitig werden entlang der Strasse sechs neue Strassenbäume gepflanzt. Im Bereich der Einmündung Kürbergstrasse wird zusätzlich bergseitig ein Baum gepflanzt.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Im gesamten Strassenabschnitt wird durch die Einführung einer Begegnungszone und dem damit verbundenen Tempo 20 das flächige Queren für Zufussgehende ermöglicht, d.h. die Strasse darf an jeder Stelle gequert werden. In Begegnungszonen geniessen Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr.

Mit der Aufhebung von acht bestehenden Blaue-Zone-Parkplätzen werden die Übersichtlichkeit und die Platzverhältnisse für den Veloverkehr entlang der Jacob-Burckhardt-Strasse sichergestellt und verbessert. Das Parkieren der Fahrzeuge ist in der Begegnungszone nur an den gekennzeichneten Stellen erlaubt. Die Anordnung der Parkplätze und der Strassenbäume bietet durchgehend Querungsstellen für das Kreuzen von Fahrzeugen.

4.3 Hitzeminderung

Entlang der Strasse werden sieben neue Bäume gepflanzt. Für die beiden Bäume bei der Einmündung Kürbergstrasse sind offene, ovale Baumscheiben vorgesehen. Die fünf weiteren Strassenbäume werden als offene, rechteckige Baumscheiben mit Anfahrschutz projektiert. Durch die Baumpflanzungen können ein Teil der heute versiegelten Flächen entsiegelt und bleibende Belagsflächen beschattet werden.

4.4 Parkierung

Das Projekt weist eine negative Parkplatz-Bilanz auf. Die Umgestaltungsmassnahmen machen den Abbau von acht Blaue-Zone-Parkplätzen notwendig. Die Anzahl Blaue-Zone-Parkplätze reduziert sich damit im Projektperimeter von 21 auf 13.

4.5 Anlieferung und Entsorgung

Es sind keine gesonderten Flächen für Anlieferung oder Entsorgung vorgesehen.

Zürich, 12. November 2021 hao

Projektleiter

Roland Hagenbüchli