



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Heinrichstrasse

Lang- bis Ackerstrasse

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Auslöser des Projekts ist der sanierungsbedürftige Zustand der Strasse. Im Sinne des koordinierten Bauens werden sich weitere Werke am Projekt beteiligen. Das Tiefbauamt sieht eine Anpassung des Strassenquerschnitts sowie die Erneuerung des Strassenoberbaus vor. Zur Hitzeminderung in der Heinrichstrasse sollen zudem geeignete Massnahmen umgesetzt werden. Gleichzeitig erfolgt der Neubau der Fernwärme-Quartierhaupterschliessung.

1.2 Randbedingungen

Die Heinrichstrasse ist Teil des Fierzquartiers, das zwischen 1873 und 1880 als Arbeiterhaus-siedlung gebaut wurde. Nach dem Motto «günstig aber schön gebaut» stand die Idee der Schaffung von gesunden und günstigen Wohnhäusern mit viel Licht, Sonne und Luft mit einem kleinen Garten zur Selbstversorgung. Die vorhandenen Häuschen bilden ein geschütztes Orts-bild.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) kann nur von der Ackerstrasse einfahren. Richtung Langstrasse bildet die Heinrichstrasse eine Sackgasse und ist mit Pfosten abgesperrt. Die Mat-tengasse ist ebenfalls in beide Richtungen mit Pfosten abgesperrt. Die Heinrichstrasse ist auf beiden Seiten dicht mit Blaue-Zone-Parkplätzen belegt. Die Beleuchtung in der Strasse ist an Abspannkabeln aufgehängt. Entlang des projektierten Strassenperimeters befinden sich Wohn-häuser mit Vorplätzen.

1.3 Defizite / Potenziale

Die Heinrichstrasse wird von den Anwohner*innen (briefliche Anwohnerumfrage Juni 2020) im Charakter als ruhig, familiär, dörflich, vielfältig und persönlich beschrieben. Negativ wurden der Parkplatzsuchverkehr, Lärm und Littering am Wochenende und der zum Teil gefährliche Velo-verkehr genannt. Gleichzeitig wurde sie baulich als eng, unattraktiv, zugeparkt und autolastig beschrieben.

Die Heinrichstrasse und die Mattengasse sind Teil der Netzplanung von Velovorzugsrouten, die 2021 vom Zürcher Stimmvolk angenommen wurde. Aktuell entsprechen beide Strassen nicht den Anforderungen einer Velovorzugsroute.

Die Heinrichstrasse befindet sich in einem Massnahmegebiet für Hitzeminderung, was auf ei-nen hohen Grad an Flächenversiegelung und den Mangel an Grünräumen zurückzuführen ist. Die Zunahme von Hitzetagen und Tropennächten lässt Menschen in dicht besiedelten Gebieten besonders leiden. Um eine gute Lebensqualität zu erhalten und die Gesundheit der städtischen Bevölkerung aktiv zu schützen, muss durch die Schaffung neuer Grünflächen einer Überwär-mung im Stadtraum entgegengewirkt werden.

Die bestehenden Trottoire sind untermässig, sodass Zufussgehende auf die Fahrbahn ausweichen. Die Aufenthaltsqualität ist gering.

2 Zielformulierung

Im Fokus stehen neben der Umsetzung der Fernwärme-Hauptverbindungsleitung die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie klimatische Ziele. Die Erschliessungsfunktion soll dabei gewährleistet und die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz vom 4. September bis 5. Oktober 2020 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt zwölf Einwendungen mit total 35 Anträgen eingegangen, davon mehrere mit identischem oder ähnlichem Wortlaut.

An der Erstellung einer Begegnungszone im Fierzquartier wird festgehalten. Der Wunsch aus der Bevölkerung und die Bedürfnisse an die Heinrichstrasse bekräftigen dies. Ausschliesslich eine Begegnungszone ermöglicht aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse gleichermassen eine Verbesserung für Zufussgehende, die Umsetzung der Velovorzugsroute als auch die Umsetzung von hitzemindernden Massnahmen. Für die notwendigen Freiflächen müssen Parkplätze der Blauen Zone aufgehoben werden. Zur Steigerung der Sicherheit für den Veloverkehr wurde weiterhin auf eine beidseitige Anordnung von Parkplätzen verzichtet und die Durchfahrtsbreite zwischen den Pfosten in der Mattengasse verbreitert.

4 Projektbescrieb

4.1 Konzept

Durch die Reduktion des Parkplatzangebots und die Einführung einer Begegnungszone wurde der nötige Spielraum für eine Neuaufteilung des Strassenraums gewonnen. Die Strasse soll dem Charakter einer Quartierstrasse mit Einfamilienhäusern angepasst werden. Anwohner*innen soll die Heinrichstrasse Möglichkeiten zum Aufenthalt und zur Bewegung bieten sowie der steigenden Überwärmung entgegenwirken. Diese Ziele wurden durch die briefliche Umfrage unterstützt.

Die favorisierte Variante greift die Idee einer ruhigen und dörflichen Quartierstrasse als Begegnungszone auf. Wo es möglich ist, werden Flächen entsiegelt und mit sickerfähigem Schotterrasen und Bäumen neu erstellt. Die entsiegelten Flächen können von Anwohner*innen frei genutzt werden. Dabei wird bewusst auf feste Möblierung verzichtet, um einer Lärmbelästigung

am Wochenende (Langstrasse) vorzugreifen. Für den MIV sowie den Veloverkehr sind relevante Flächen mit Asphalt ausgestaltet worden.

Das Temporegime T20 wird von der Dienstabteilung Verkehr gleichzeitig zur Planaufgabe mit diesem Projekt für das gesamte Fierzquartier aufgelegt. In den anderen Quartierstrassen soll die bauliche Umsetzung für T20 über separate Projekte zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Die Heinrichstrasse soll dabei als Leitbild dienen.

Beleuchtung (öB)

Das bestehende Konzept der abgehängten Beleuchtung wird beibehalten.

4.2 Fussverkehr

Die bestehenden Trottoire sind untermässig und werden durch die Umgestaltung zu einer Begegnungszone aufgehoben. Die Strasse wird gesamthaft auf das bestehende Trottoirniveau angehoben. Eine Zonierung der Flächen entfällt, sodass Fussgänger*innen die gesamte Strassenbreite frei nutzen können. Sie sind vortrittsberechtigt, dürfen den Verkehr jedoch nicht behindern. Es wird eine übersichtliche und flexibel nutzbare ebene Fläche geschaffen, die für eine erhöhte Verkehrssicherheit und mehr Aufenthaltsqualität sorgt.

4.3 Veloverkehr

Über die Heinrichstrasse sowie die Mattengasse verlaufen Velovorzugsrouten. Die heutigen engen Platzverhältnisse durch Parkierungstreifen auf beiden Seiten werden durch das Einführen der Begegnungszone entschärft, sodass eine übersichtliche Verkehrsfläche mit einer Breite von im Minimum 4,80 m erstellt werden kann. Die Anordnung der Parkierung wurde soweit angepasst, dass sich Parkfelder nicht gegenüberliegen und die Gefahr des «Doorings» – Unfälle durch den Konflikt von sich plötzlich öffnenden Autotüren und Velofahrer*innen – reduziert wird.

Zur Steigerung der Aufmerksamkeit im Kreuzungsbereich zur Mattengasse wird jeweils quer zur Strasse eine niveaugleiche Reihe aus Bundsteinen vorgesehen.

Aufgrund des kurzen Projektperimeters wird ein separates Projekt zur Umsetzung der gesamten Velovorzugsroute in der Heinrichstrasse ausgelöst. Darin soll die Realisierung der farblichen Gestaltung der Oberfläche durchgeführt werden. Mit vorliegendem Projekt werden bereits die notwendigen baulichen Massnahmen umgesetzt.

4.4 Hitzeminderung

Die Heinrichstrasse wird durch die Anordnung von beidseitigen Baumreihen mit insgesamt 18 neuen Bäumen aufgewertet. Die Bäume spenden Schatten und verhindern das Aufheizen des Asphalts und der angrenzenden Fassaden. Gleichzeitig verdunsten sie Wasser und sorgen für ein angenehmeres Klima in der Strasse.

Die Baumscheiben sind begrünt und werden durch sickerfähige Schotterrasenflächen ergänzt. Die Schotterrasenflächen tragen zur Bewässerung der Bäume bei und führen anfallendes Regenwasser mittels Versickerung wieder dem Grundwasser zu.

Lage und Grösse der Bäume im Perimeter wurden auf bestehende Bäume in den gartendenkmalpflegerisch geschützten Gärten sowie die Werkleitungen abgestimmt.

Unterirdisch werden alle Baumgruben und Schotterrasenflächen mit Baums substrat gefüllt. Dies ermöglicht den Bäumen über Feinwurzeln den Austausch untereinander und soll die Gesundheit der Bäume verbessern.

4.5 Parkierung

Die Blaue Zone wird von bestehend 32 Parkplätzen auf 6 reduziert. Im Bereich zur Langstrasse entstehen 6 neue Veloabstellplätze in Form von Velopfosten.

4.6 Anlieferung und Entsorgung

Die Zugänge zu den Grundstücken bleiben unverändert bestehen.

Um den Zugang für Löschfahrzeuge aus der Heinrichstrasse kommend in Richtung Mattengasse sicherzustellen, dürfen im Kreuzungsbereich keine vertikalen Elemente projektiert werden.

Zürich, 01.09.2022 klc

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel