



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Dammstrasse

Hönggerstrasse bis Röschibachplatz

Bau Nr. 19125

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite / Potenzial	4
2	Zielformulierung	5
3	Mitwirkung der Bevölkerung	6
4	Projektbescrieb	7
4.1	Konzept	7
4.2	Fussverkehr	7
4.3	Veloverkehr	7
4.4	Öffentlicher Verkehr	8
4.5	Hitzeminderung	8
4.6	Parkierung	8
4.7	Anlieferung und Entsorgung	8
4.8	Lärmschutz	9

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Ausgelöst wird das Projekt mit dem Umbau des Bahnhofs Wipkingen durch die SBB. 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. Das Zielbild sieht insbesondere die Umsetzung einer Baumreihe und der Veloverbindung gemäss Richtplan vor.



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

1.2 Randbedingungen

Die Dammstrasse ist eine kommunale Strasse, die sich von der Höneggerstrasse im Süden bis zum Röschibachplatz im Norden erstreckt. Die Dammstrasse ist Teil der Tempo-30-Zone «Röschibach». Rund um den Röschibachplatz besteht eine Begegnungszone. Auf der Dammstrasse verlaufen eine regionale Veloroute sowie eine Velovorzugsroute (VVR) gemäss Velostrategie der Stadt Zürich. Der an die Höneggerstrasse angrenzende Dammsteg stellt die Verbindung zur Limmat her. Der Dammsteg ist lediglich für den Fuss- und Veloverkehr geöffnet.

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

1.3 Defizite / Potenzial

Insgesamt weist die Dammstrasse einen Querschnitt von lediglich 7,70 m bis 8,00 m auf. Die privaten Grundstücke auf der westlichen Seite sind durch schmale Vorgärten, Stützmauern sowie Zufahrten vom öffentlichen Grund abgegrenzt. Auf der östlichen Seite begrenzt der Bahndamm die Dammstrasse. Der Damm ist als kommunales Naturschutzobjekt klassiert. Ein Landerwerb zugunsten einer Erweiterung des Strassenquerschnitts ist bei diesen Randbedingungen unverhältnismässig. Bestehende Blaue-Zone-Parkplätze engen die Dammstrasse zusätzlich ein.

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

Das geringe Verkehrsaufkommen von rund 500 Fahrzeugen pro Werktag öffnet Spielräume zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie für die Umsetzung einer Baumallee.

Der Bereich vom Röschibachplatz bis zum neuen «Zugang Mitte» des Bahnhofs Wipkingen weist Potenzial für eine Umgestaltung zur Begegnungszone auf.

2 Zielformulierung

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

- TAZ: Ausrichten neue Strassenraumgestaltung auf Fuss- und Veloverkehr, Umsetzen der Baumreihe gemäss Zielbild, Prüfen einer Erweiterung der Begegnungszone aus Richtung Röschibachstrasse.
- ewz: Anpassen der öffentlichen Beleuchtung.
- SBB: Anpassen der Zugänge Bahnhof Wipkingen auf die Dammstrasse.

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

- 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.
- Erstellen von sicheren Zugängen zum Bahnhof Wipkingen: Die Begegnungszone soll bis zum «Zugang Mitte» erweitert werden.
- Umsetzung von attraktiven Fuss- und Veloverbindungen: Den Fussgänger*innen soll ausserhalb der Begegnungszone immer mindestens 2,00 m Gehweg zur Verfügung stehen. Ab der äusseren Baumscheibe bis zum Bahndamm wird die Fläche dem Veloverkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Verfügung gestellt. Um eine durchgängige Fahrbahnbreite von rund 4,50 m anbieten zu können, werden die bestehenden Blaue-Zone-Parkplätze auf der Dammstrasse aufgehoben.

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz vom 18. Juni 2021 bis 19. Juli 2021 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt acht Einwendungen mit total 19 Anträgen eingegangen, wobei die Anträge teilweise einen identischen oder ähnlichen Wortlaut hatten und zusammengefasst werden konnten. Daraus ergaben sich 10 unterschiedliche Anträge, wovon 1 Antrag ganz und 3 Anträge teilweise berücksichtigt wurden.

Folgende Anträge wurden im Projekt mindestens teilweise berücksichtigt und sind in das vorliegende Bauprojekt eingearbeitet worden:

- Die Einwendung «Die Baumgruben seien zu vergrössern und das Prinzip Schwammstadt sei anzuwenden» wurde teilweise berücksichtigt: Es werden unterirdisch zusammenhängende Baumgruben umgesetzt.
- Die Einwendung «Die vortrittsberechtigten Führung der Dammstrasse sei beizubehalten» wurde teilweise berücksichtigt: In der Burgstrasse wird eine Trottoirüberfahrt zugunsten der Dammstrasse umgesetzt.
- Die Einwendung «Das Tempo-30-Rack sei nicht auf die Fahrbahn zu stellen» wurde soweit wie möglich berücksichtigt: Die Lage des Signalisationsracks an der Einmündung Höggerstrasse wurde optimiert.

Der ausführliche Bericht zu den Einwendungen wurde im Mai 2022 veröffentlicht.

4 Projektbescrieb

4.1 Konzept

Bäume stellen das prägende Element der umgestalteten Dammstrasse dar. Insgesamt 25 Bäume werden entlang der Dammstrasse gepflanzt und weitere 7 Bäume rund um den Röschibachplatz.

Die bestehende Begegnungszone am Röschibachplatz wird bis zum neuen «Zugang Mitte» beim Bahnhof Wipkingen verlängert. Ab dem «Zugang Mitte» bis zur Hönggerstrasse 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 baulich erkennbar.

Die öffentliche Beleuchtung an der Dammstrasse wird an die neue Gestaltung des Strassenquerschnitts angepasst, verbleibt aber weiterhin auf der Seite des Bahndamms.

4.2 Fussverkehr

Das Trottoir auf der Westseite des Projektperimeters verbindet die Hönggerstrasse mit dem Röschibachplatz. Die angehobenen Flächen vor den Zugängen zum Bahnhof Wipkingen ermöglichen einen flächigen und hindernisfreien Zugang zum Bahnhof und wirken gleichzeitig temporeduzierend. Durch die Erweiterung der Begegnungszone werden die Bedingungen für den Fussverkehr wesentlich attraktiver.

4.3 Veloverkehr

Die Dammstrasse ist Bestandteil der VVR Oerlikon – Kreis 4/5.

Im Abschnitt Hönggerstrasse bis zum «Zugang Mitte» des Bahnhofs Wipkingen steht dem Veloverkehr eine Fahrbahnbreite von rund 4,50 m zur Verfügung. Ab «Zugang Mitte» bis zur Nordstrasse führt die VVR durch die Begegnungszone.

Der Veloverkehr wird im gesamten Projektperimeter im Mischverkehr mit dem MIV geführt, was angesichts von Tempo 30 oder Tempo 20 und des geringen Verkehrsaufkommens von rund 500 Fahrzeugen pro Tag vertretbar ist.

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

In der Habsburgstrasse werden zwei Blaue-Zone-Parkplätze aufgehoben. Auf der frei werdenden Fläche werden neu Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Der Bahnhof Wipkingen wird 2023 / 2024 umgebaut. Die Zugänge zum Bahnhof werden an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Zugänge «Mitte» und «Süd» führen direkt auf die Dammstrasse. Damit die Zugänge im Strassenquerschnitt deutlicher sichtbar sind, wird die Fahrbahn vor den Zugängen mittels Rampen angehoben. Im Projektperimeter liegen keine Haltestellen der VBZ.

4.5 Hitzeminderung

Im Rahmen des Projekts werden 32 neue Bäume entlang der Dammstrasse sowie rund um den Röschibachplatz gepflanzt. Sie werden im Abschnitt der Tempo-30-Zone auf dem Trottoir in halbseitig begehbaren Baumscheiben angeordnet. In der Begegnungszone werden die Bäume in runden, begeh- und befahrbaren Baumscheiben gesetzt. Die einzelnen Baumgruben werden unterirdisch mit einem verdichtbaren Baumsubstrat verbunden, sodass sich der Wurzelraum der Bäume vergrössert. Auf eine Begrünung zwischen den einzelnen Bäumen wurde verzichtet zugunsten von grosszügigeren Trottoirflächen und somit besseren Ausweichmöglichkeiten für Fussgänger*innen.

4.6 Parkierung

Es werden acht Blaue-Zonen-Parkplätze abgebaut. Davon werden zwei Parkplätze in Veloabstellplätze umgewandelt. Der bestehende Taxiparkplatz wird um rund zwei Meter verschoben und verbleibt somit in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofszugang.

4.7 Anlieferung und Entsorgung

Es sind keine gesonderten Flächen für Anlieferung oder Entsorgung vorgesehen.

4.8 Lärmschutz

Es sind keine Lärmschutzmassnahmen geplant.

Zürich, 6. März 2023 scz

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

