



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Jacob-Burckhardt-Strasse

Kürbergstrasse 16 bis Müseliweg

Bau Nr. 18034

Inhalt

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

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich hat das Projekt aufgrund des schlechten Zustands des Strassenbelags in der Jacob-Burckhardt-Strasse ausgelöst. Koordiniert zu den notwendigen Erneuerungsaufgaben soll der Strassenraum integral betrachtet und für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiv gestaltet werden, im Speziellen sind hitzemindernde Massnahmen umzusetzen. Die Elektrizitätswerke der Stadt Zürich (ewz) sowie die Wasserversorgung der Stadt Zürich (WVZ) ersetzen einen Teil ihrer Leitungen im vorliegenden Projekt.

1.2 Randbedingungen

Verkehr

Der Projektperimeter liegt heute in einer Tempo-30-Zone. Die Jacob-Burckhardt-Strasse bildet eine Sackgasse, die zum Müseliweg / Im Maas durch einen Fuss- und Veloweg verbunden ist. In der Strasse ist kein öffentlicher Verkehr vorhanden.

Nutzung

Die Jacob-Burckhardt-Strasse ist ein Wohnquartier, die angrenzenden Liegenschaften sind überwiegend Einfamilienhäuser bzw. Reiheneinfamilienhäuser. Es besteht keine gewerbliche Nutzung.

Erschliessung

Mehrere Liegenschaften in der zweiten Reihe weisen keine direkte Zufahrtsmöglichkeit bis an das Gebäude auf. Die Erschliessung erfolgt bei Bedarf über einen Pneukran, der in der Jacob-Burckhardt-Strasse aufgestellt wird.

1.3 Defizite / Potenzial

Die Jacob-Burckhardt-Strasse ist für den motorisierten Verkehr eine Sackgasse und liegt in einer Tempo-30-Zone. Dementsprechend ist das Verkehrsaufkommen tief. Dennoch hat die Strasse mit dem beidseitigen Trottoir einen stark verkehrsorientierten Charakter. Die Trottoirbreiten entsprechen zudem nicht mehr den heutigen Normen und müssten angepasst werden. Durch eine geteilte Nutzung der Verkehrsfläche besteht Potenzial zur Schaffung von Platz für Entsiegelung und Hervorhebung des Quartiercharakters des Strassenraumes.

2 Zielformulierung

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

- Belagserneuerung
- Umgestaltung Strassenraum mit ganzheitlicher Betrachtung
- Verkehrliche Sicherheit erhöhen
- Werkleitungen erneuern

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz vom 19. November bis 20. Dezember 2021 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt 20 Einwendungen eingegangen. Folgende wesentlichen Inhalte flossen ins nun vorliegende Projekt ein:

- Die Details zum Schwellwasserabfluss wurden in der Planung berücksichtigt und flossen auf das Quergefälle der Strasse ein.
- Die Abgrenzung der Begegnungszone im öffentlichen Raum zu den privaten Grundstücken wird im Situationsplan ersichtlicher dargestellt.
- Der Übergang zur Kürbergstrasse wurde als Trottoirüberfahrt ausgestaltet.
- Der Einsatz eines Pneukrans «Spierings AT 6» ist zur Versorgung der zweiten Bautiefe gewährleistet.
- Die Anordnung der Parkplätze wurde so optimiert, dass 4 statt den ursprünglich vorgesehenen 8 Parkplätzen aufgehoben werden.

4 Projektbeschreibung

4.1 Konzept

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

Dies führt zur Beruhigung des Verkehrs, mehr gegenseitige Rücksichtnahme und steigert damit die allgemeine Sicherheit. Auch werden durch diese Massnahme der nachbarschaftliche Charakter der Quartierstrasse gestärkt und die Aufenthaltsqualität gesteigert. Die Parkierung wird am bergseitigen Strassenrand angeordnet. Um die verkehrliche Sicherheit und die private Erschliessung zu gewährleisten, müssen vier Parkfelder im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden. Auf der Talseite findet sich dank des niveaugleichen Strassenraumes Platz, um eine Baumreihe realisieren zu können. Weitere Bäume werden in der Einmündung zur Kürbergstrasse gepflanzt.

4.2 Fussverkehr

In der Begegnungszone hat der Fussverkehr gegenüber dem fahrenden Verkehr Vortritt. Das wegfallende Trottoir sowie das Anordnen der Entwässerung in der Mitte des Strassenraumes (Mittelrinne) lassen die Jacob-Burckhardt-Strasse als Begegnungsort und nicht als verkehrlich-strukturierte Strasse wirken. Die einseitige Baumreihe steigert die Attraktivität für den Fussverkehr zusätzlich.

4.3 Veloverkehr

Der Veloverkehr kann sich dank dem tiefen Temporegime (20 km/h) ideal in den weiteren Verkehr integrieren. Die Übersicht wird durch die optimal angeordneten Bäume nicht beeinträchtigt und durch die Aufhebung einiger Parkfelder verbessert. Mit der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden wird die allgemeine Sicherheit erhöht.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Das Projekt hat keinen Einfluss auf den öffentlichen Verkehr.

4.5 Hitzeminderung

Entlang der Strasse werden sechs neue Bäume gepflanzt. Für die beiden Bäume bei der Einmündung Kürbergstrasse sind offene, ovale Baumscheiben vorgesehen. Die vier weiteren Strassenbäume werden mit offenen, rechteckigen Baumscheiben mit erhöhten Randsteinen erstellt. Durch die Baumpflanzungen können ein Teil der heute versiegelten Flächen entsiegelt und öffentliche Flächen beschattet werden. Aus technischen Gründen muss die Entwässerung über eine Mittelrinne erfolgen. Daher ist es nicht möglich, das Regenwasser direkt zu den Bäumen zu leiten.

4.6 Lärmschutz

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens kein Thema.

4.7 Parkierung

Um den Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmende gleichermassen attraktiv gestalten und die verkehrliche Sicherheit gewährleisten zu können, müssen vier Parkfelder aufgehoben werden. Dementsprechend werden noch 16 der 20 bestehenden Parkfelder am bergseitigen Strassenrand angeordnet.

4.8 Anlieferung und Entsorgung

Mit dem niveaugleichen Strassenraum ist die Durchfahrtsbreite für Anlieferungs-, Entsorgungs- und Notfallfahrzeuge auf der ganzen Strecke gegeben. Zudem befindet sich ausreichend Platz, um einen Pneukran mit Abmessungen eines «Sperings AT6» weiterhin im Strassenraum aufstellen und die zweite Bautiefe mit dem Ausleger erreichen zu können.

Zürich, 3. Juni 2024 pes

Leiter Werterhaltung

Hannes Schneebeil

