



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss § 13 Strassen- gesetz

Ottiker-, Kurvenstrasse

Bau Nr. 22051

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite / Potenziale	4
2	Zielformulierung	6
3	Variantenstudium	7
3.1	Variantengenerierung	7
3.2	Variantenbewertung und Variantenentscheid	7
3.3	Fazit	7
4	Bestvariante	8
4.1	Konzept	8
4.2	Massnahmen motorisierter Individualverkehr (MIV)	8
4.3	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	8
4.4	Hitzeminderung, Schwammstadt	9
4.5	Parkierung	10
4.6	Anlieferung und Entsorgung	10

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Der Auslöser für das Projekt ist ERZ Entwässerung, die den nicht mehr sanierbaren Waltersbachkanal durch einen neuen Mischabwasserkanal in der Ottikerstrasse und der Kurvenstrasse ersetzen. Weiter sind im Perimeter Projekte von ERZ Fernwärme, der Wasserversorgung und Erdgas 360° AG geplant.

Mit diesem umfangreichen Tiefbauprojekt ergibt sich die Möglichkeit auch die Oberfläche neu zu gestalten. Die geplante Oberfläche wird nun mit dem § 13 StrG der Bevölkerung vorgestellt.

1.2 Randbedingungen

Verkehr

Der Projektperimeter liegt heute grösstenteils in einer Tempo-30-Zone, nur der Abschnitt Ottikerstrasse zwischen Herrenbergstrasse und Rigiplatz ist als Begegnungszone ausgewiesen.

Die Ottikerstrasse von Ottikerweg bis Kurvenstrasse ist ein regionaler Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Der Abschnitt Ottikerstrasse von Rigiplatz bis Scheuchzerstrasse ist als regionaler Radweg ausgewiesen, der jedoch bei Ersatz aufzuheben ist. Ebenfalls ist die gesamte Ottikerstrasse in der Velonetzplanung als Basisnetz deklariert. Die Scheuchzerstrasse ist eine Velovorzugsroute.

Nutzung

Die Gebäude im Projektperimeter sind mehrheitlich Wohnhäuser der Zone W5, in denen sich teilweise auch gewerbliche Nutzungen befinden. Angrenzend ist das Schulhaus Scherr als öffentliches Gebäude (Zone Oe4F und FP) eingetragen. In der Stapferstrasse angrenzend an den Projektperimeter befindet sich ein Depot der Feuerwehr.

Fachplanung Hitzeminderung / Fachplanung Stadtbäume / Alleenkonzept

Der Projektperimeter befindet sich in den Massnahmegebieten 1 und 2 der Fachplanung Hitzeminderung. Im Massnahmegebiet 1 sind Massnahmen zur Verbesserung der Tag- und Nachtsituation notwendig. Im Massnahmegebiet 2 sind Massnahmen zur Verbesserung der Situation am Tag notwendig. Weiter befindet sich die gesamte Ottikerstrasse innerhalb eines Wärme-Hotspots am Tag und der grösste Teil der Strasse auch innerhalb eines Wärme-Hotspots in der Nacht. Gemäss Fachplanung Stadtbäume liegen alle Strassenzüge im Projektperimeter im Stadtstrukturtyp «Urbane Wohnstadt», was einen Richtwert für den Baumkronenbedeckungsgrad von 25 Prozent zur Folge hat. Das Alleenkonzept sieht eine Baumreihe in der Ottikerstrasse zwischen Herrenberg- und Stolzestrasse vor.

1.3 Defizite / Potenziale

Fussverkehr

Im gesamten Perimeter gibt es beidseitig ein Trottoir. In der Herrenbergstrasse wie auch in der Kurvenstrasse sind die bestehenden Trottoirs jedoch untermässig. In der Ottikerstrasse, einem Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität, sollen den Zufussgehenden grosszügige, klimagerechte Trottoirs zur Verfügung gestellt werden.

In der Ottikerstrasse zwischen Stolze- und Herrenbergstrasse und in der Herrenbergstrasse finden sich zahlreiche Schulwegquerungen, die stark frequentiert sind. Auch die Scheuchzerstrasse wird häufig von Schulkindern gequert.

Veloverkehr

Die Kurvenstrasse ist eine Einbahnstrasse, auf der das Velo im Gegenverkehr heute nicht zugelassen ist. Mit den Anpassungen des Projekts soll das Velo im Gegenverkehr zugelassen werden können. Die Ottikerstrasse zwischen Weinberg- und Scheuchzerstrasse ist schon heute eine Einbahnstrasse mit Velo im Gegenverkehr. Die Breite des bestehenden Velostreifens ist teilweise untermässig.

Die Ottikerstrasse schliesst an die Scheuchzerstrasse an, die eine Velovorzugsroute ist. Der Anschluss an die Velovorzugsroute soll gemäss den Standards der Velovorzugsrouten erfolgen. Im gesamten Perimeter gibt es nur 16 Veloparkplätze, weshalb Velos, Töffs und Trottis teilweise wild parkiert werden.

Motorisierter Individualverkehr

Im gesamten Projektperimeter gibt es derzeit 34 weisse Parkfelder, 42 Blaue-Zone-Parkplätze und 2 behindertengerechte Parkplätze. Die Ottikerstrasse zwischen Rigiplatz und Stolzestrasse wird heute als Umfahnrouten für die Universität-/Winterthurerstrasse genutzt. Dieser Durchgangsverkehr ist nicht erwünscht und hält sich zudem häufig nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung.

Hitzeminderung

In der Kurven-, der Herrenberg- und auch in der Ottikerstrasse, Abschnitt Herrenberg bis Stolzestrasse sowie Abschnitt Weinbergstrasse bis Kurvenstrasse, gibt es heute keine Strassenbäume. In den restlichen Abschnitten der Ottikerstrasse gibt es eine einseitige Baumreihe mit gesunden, erhaltenswerten Bäumen. Abgesehen von den Baumscheiben bestehender Bäume gibt es keine Flächen, in denen das gering belastete Strassenabwasser versickern kann. Der Kronenrichtwert gemäss Fachplanung Stadtbäume von 25 Prozent wird trotz bestehender Bäume im gesamten Perimeter unterschritten.

Gestaltung

Die Gestaltung des Projektperimeters entspricht heute nicht überall der einer Tempo-30-Zone, dies wird z. B. an den übergrossen Kreuzungsbereichen deutlich. Die bestehende Begegnungszone auf der Ottikerstrasse zwischen Rigiplatz und Herrenbergstrasse weist

heute eine sehr grosse Breite auf, mit vielen Parkplätzen und ohne Elemente, die die Wahrnehmbarkeit der Begegnungszone fördern.

2 Zielformulierung

Auf Grund der Analyse der Defizite und Potentiale der bestehenden Strassenräume und des Projektauftrags wurden pro Strassenabschnitt separate Projektziele definiert. Diese sind in Abbildung 1 dargestellt.

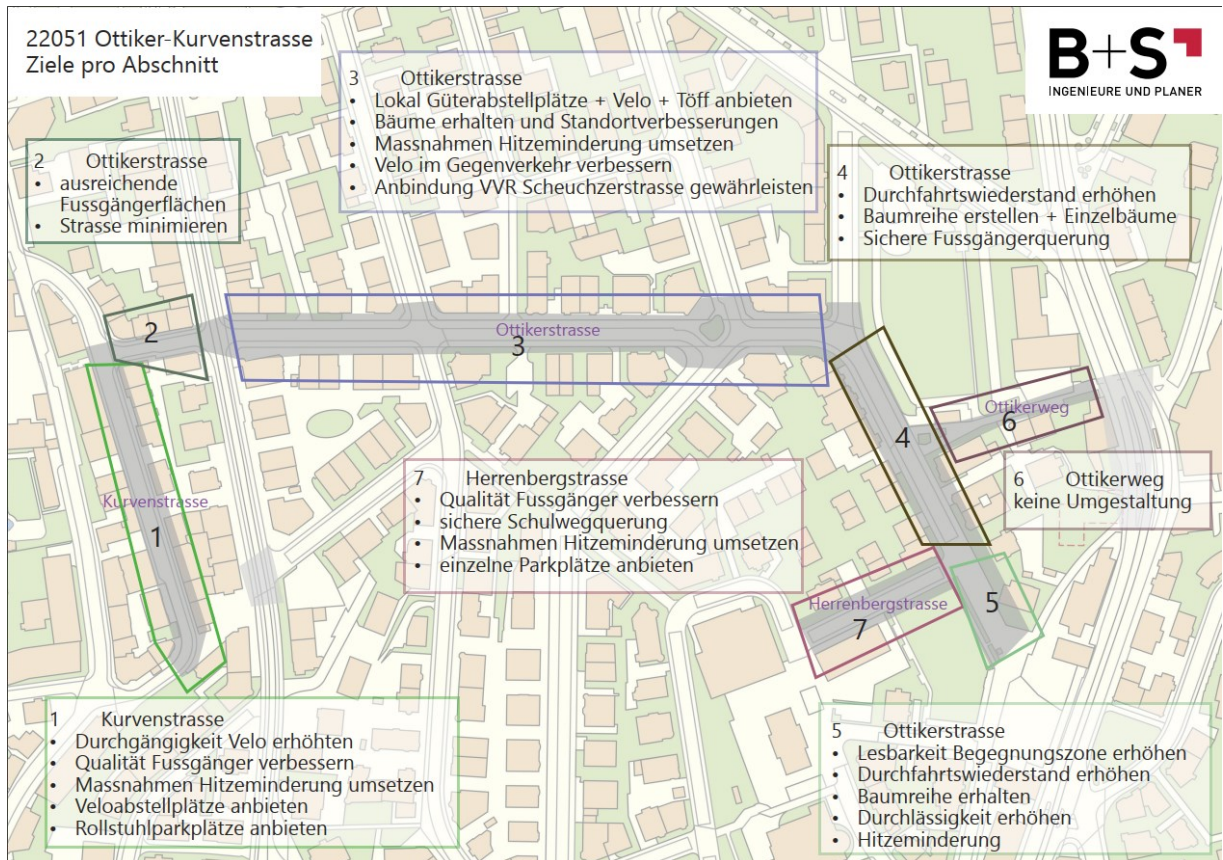


Abbildung 1: Projektziele pro Strassenabschnitt (Abschnitt 1 bis 7)

3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung

Für jeden Strassenabschnitt wurden mögliche Begegnungsfälle und damit verbundene Strassenbreiten, Baumstandorte und Parkplätze eruiert. Für die Abschnitte 2, 4 und 7 gemäss der Karte «Zielformulierung» (siehe Abbildung 1) wurden Einbahnregimes überprüft, um die Ziele besser erfüllen zu können. Für die Abschnitte 4 und 7 wurde zusätzlich die Umgestaltung in eine Begegnungszone geprüft.

3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Für die Abschnitte 1, 2 und 3 waren anhand der Ziele die Bestvarianten unbestritten. Die Entscheidung für die Abschnitte 4 und 7 wurde anhand eines einfachen Variantenvergleichs herbeigeführt. Verglichen wurden eine Gestaltung als herkömmliche Tempo-30-Zone und eine Gestaltung als Begegnungszone. Die Variante Begegnungszone hat bei diesem Variantenvergleich etwas besser abgeschnitten und wurde daher im Projekt weiterverfolgt.

3.3 Fazit

Mit der gewählten Bestvariante können die Ziele erfüllt werden. In allen Abschnitten werden die Qualitäten für Zufussgehende verbessert und zusätzliche Bäume gepflanzt. Die Velobeziehungen werden verbessert und ausgebaut und der Durchgangsverkehr aus dem Quartier eliminiert. Mit der Erweiterung und Umgestaltung der Begegnungszone Rigiplatz auf die primären Schulwegbeziehungen (Herrenberg- und Ottikerstrasse bis Ottikerweg) wird dem Bedürfnis nach sicheren, komfortablen Schulwegen entsprochen.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

In den Strassenabschnitten, in denen Tempo 30 erhalten bleibt, wird im Grundsatz ein 4,50 m breiter Fahrbahnquerschnitt von beidseitigen Baumreihen und Trottoirs ergänzt. Die Fahrbahn wird teilweise im Gegenverkehr, häufig jedoch als Einbahn mit Velos mit Gegenverkehr befahren. Wo die lokalen Gegebenheiten für diesen Grundquerschnitt nicht gegeben sind, wird auf eine Baumreihe verzichtet.

Als Ergänzung des Quartierzentrums Rigiplatz und zur Stärkung der Fusswegbeziehungen zwischen der Schule Scherrer/Stapfer, dem Rigiplatz und der Stolzewiese wird der bereits bestehende Abschnitt der Begegnungszone Ottikerstrasse zwischen Rigiplatz und Herrenbergstrasse um die Herrenberg- und die Ottikerstrasse bis zum Ottikerweg erweitert. Gleichzeitig wird auf diesen Abschnitten ein Einbahnsystem eingeführt (ausgenommen Velos).

4.2 Massnahmen motorisierter Individualverkehr (MIV)

Mit dem Projekt werden die nachfolgenden Abschnitte zu Einbahnstrassen umfunktio- niert:

- Ottikerstrasse: Ottikerweg bis Herrenbergstrasse, Fahrtrichtung nur noch Richtung Herrenbergstrasse
- Ottikerstrasse: Kurven- bis Weinbergstrasse, Fahrtrichtung nur noch Richtung Kurvenstrasse
- Herrenbergstrasse: Fahrtrichtung nur noch Richtung Stapferstrasse

Für alle Abschnitte wurden die Fahrzeitverluste geprüft und als zumutbar eingestuft.

Die Feuerwehr, die in der Stapferstrasse ein Depot betreibt, wird auch zukünftig entgegen der Einbahn durch die Herrenberg- und Ottikerstrasse fahren. Die Gestaltung wurde auf ihre Bedürfnisse abgestimmt.

4.3 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Die stark von Zufussgehenden und Schulkindern frequentierten Bereiche der Herrenberg- und der Ottikerstrasse zwischen Herrenbergstrasse und Ottikerweg werden mittels einer Begegnungszone in eine Fussgängerfläche umgewandelt. Durch die Mittelrinne und grosse baumbepflanzte Grünflächen wird die Gestaltung und Nutzung der Strasse stark geändert. Gleichzeitig wird ein Einbahnregime eingerichtet, das den Durchgangsverkehr vom Rigiplatz Richtung Stolzstrasse unterbindet. Der in der Ottikerstrasse

bergab fahrende Veloverkehr wird durch das Zirkulieren um die grossen Baumscheiben und das Überfahren der Mittelrinne abgebremst. Insgesamt wird so die Aufenthaltsqualität dieser Strassenräume erhöht und die Sicherheit auch für die Kleinsten verbessert. Die bestehende Begegnungszone in der Ottikerstrasse zwischen Herrenbergstrasse und Rigiplatz wird in das Konzept der neuen Begegnungszonenabschnitte eingebunden, wodurch sie künftig besser als Begegnungszone wahrgenommen werden kann.

Auch im restlichen Projektperimeter liegt der Fokus stark auf den Fusswegen. Die Trottoirs werden generell etwas breiter. Durch zusätzliche Bäume in allen Strassenabschnitten wird die Benützung des Trottoirs in heissen Sommern angenehmer. Die Kreuzungsbereiche werden verkleinert, was ein sicheres Queren der Zufussgehenden begünstigt.

Durch die Öffnung der Kurvenstrasse für Velos im Gegenverkehr wird eine attraktive Ergänzung zur Weinbergstrasse geschaffen. Der Velostreifen im Gegenverkehr der Ottikerstrasse zwischen Weinberg- und Scheuchzerstrasse wird im Vergleich zu heute etwas breiter. Zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten für Velos machen die Velonutzung im Quartier attraktiver.

Die Velovorzugsroute in der Scheuchzerstrasse wird durch Trottoirüberfahrten an den Einmündungen der Ottikerstrasse künftig gegenüber dieser bevorzugt. Um trotz der auf der Velovorzugsroute zügig fahrenden Velos eine sichere Schulwegquerung über die Scheuchzerstrasse zu gewährleisten, wird einer der beiden bestehenden Fussgängerstreifen erhalten bleiben.

4.4 Hitzeminderung, Schwammstadt

Im gesamten Projekt wurden Massnahmen, die sich aus der Fachplanung Hitzeminderung und der Fachplanung Stadtbäume ergeben, umgesetzt. Die asphaltierten Flächen werden durch Entsiegelung minimiert, Bäume und Grünflächen ergänzt und die Gestaltung hinsichtlich Regenwassermanagement optimiert.

Über den gesamten Perimeter sind 53 neue Bäume geplant, die in grosszügige, verbundene Baumrabatten gepflanzt werden. Keiner der bestehenden Bäume muss für die Baumassnahmen gefällt werden.

Die Gestaltung der erweiterten neuen Begegnungszonenabschnitte ist auf das Regenwassermanagement optimiert. Über eine Mittelrinne kann das Regenwasser in die grosszügigen Grünflächen geleitet werden und dort versickern. Auf Grund des steilen Gefälles in der Ottikerstrasse werden dort die Baumrabatten mit kleinen Mauern begründet und ermöglichen so das Versickern von Regenwasser.

4.5 Parkierung

Der Parkierung von Autos kann zukünftig nicht mehr viel Platz eingeräumt werden. Deshalb werden alle 34 bestehenden weissen Parkfelder und 38 von 42 bestehenden Blaue-Zone-Parkplätzen abgebaut. Erhalten werden die zwei rollstuhlgerechten Parkplätze in der Kurvenstrasse.

4.6 Anlieferung und Entsorgung

Bei der Wertstoffsammelstelle «Rigiplatz» wird ein Güterumschlagsfeld markiert. Die Anlieferung der Gewerbe und der Privathaushalte wird zukünftig teilweise über den Privatgrund und häufig auf öffentlichem Grund stattfinden. Der gesamte Projektperimeter ist zudem sehr gut an den öffentlichen Verkehr angebunden.

Auf die besonderen Anlieferbedingungen beim Lebensmittelgeschäft «Maxi» wurde mit der vorliegenden Gestaltung Rücksicht genommen.

Zürich, 05.04.2024 wan

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

