



## **Erläuternder Bericht**

# **Öffentliche Planaufgabe gemäss § 13 Strassengesetz**

## **Seebacherstrasse**

Elsa-Cavelti-Weg bis Himmerstrasse

Bau Nr. 22108

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>3</b>
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Defizite / Potenziale	4
<b>2</b>	<b>Zielformulierung</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Variantenstudium</b>	<b>6</b>
3.1	Variantengenerierung	6
3.2	Variantenbewertung und Variantenentscheid	6
3.3	Fazit	12
<b>4</b>	<b>Bestvariante</b>	<b>14</b>
4.1	Konzept	14
4.2	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	14
4.3	Hitzeminderung	15
4.4	Entsorgung	15

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auslöser

Die Seebacherstrasse im Abschnitt Binzmühle- bis Himmeristrasse ist eine Strasse mit einer rund 4,80 m schmalen Fahrbahn zwischen Seebach und Neu Affoltern. Verschiedene Anforderungen an den Strassenraum sowie politische Forderungen und Postulate aus dem Quartier führen dazu, dass der Strassenquerschnitt überprüft und auf die aktuellen und künftigen Anforderungen ausgerichtet werden muss.

Auf der Seebacherstrasse verkehren die Buslinien 40 und 42 der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). Die Linienbusse verkehren dabei in der Nebenverkehrszeit im 15-Minuten-Takt, in der Hauptverkehrszeit im 7,5-Minuten-Takt über die Seebacherstrasse. Die Strasse ist ausreichend breit, damit sich Personenwagen bei niedriger Geschwindigkeit kreuzen können. Grössere Fahrzeuge, wie beispielsweise der Linienbus, müssen jedoch das Bankett oder Kulturland neben der Fahrbahn mitbenutzen, um bei niedriger Geschwindigkeit einen Personenwagen zu kreuzen. Diese Ausweichmanöver sind aus Sicht der VBZ ungenügend und zu verbessern, dies auch im Hinblick auf den bereits erfolgten Wechsel auf neue, breitere Elektrobusse und die Erhöhung der Frequenzen.

Direkt südlich zur Seebacherstrasse und bis zu den Bahngleisen sind die heute landwirtschaftlich genutzten Flächen gemäss rechtskräftiger Zonenplanung (Quartierplan Seebacherstrasse) für bauliche Entwicklungen vorgesehen. Für ein erstes Hochbauvorhaben wurde ein Baugesuch eingereicht. Die für die direkte Erschliessung notwendige (Tiefbau)-Infrastruktur wird ab 2025 realisiert.

Mit der Entwicklung des Gebiets zu einem Wohnquartier steigen langfristig die Anforderungen an die Seebacherstrasse, die auch durch den Richtplan Verkehr gefordert werden. Dieser sieht eine regionale Veloverbindung auf der Seebacherstrasse vor, während für den Fussverkehr bestimmte Abschnitte als regionale und kommunale Verbindungen klassifiziert sind. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, muss für den Fuss- und Veloverkehr ein durchgängiges und attraktives Angebot geschaffen werden. Gleichzeitig muss der öffentliche Verkehr durch eine optimierte Strassenbreite und eine bessere Lage und Ausstattung der Haltestellen verbessert werden. Zur Koordination der einzelnen Ansprüche wurde unter Einbezug des Quartiers ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Seebacherstrasse erarbeitet.

## 1.2 Auftrag

Ziel der Vorstudie war es, den im BGK erarbeiteten Strassenentwurf zu konkretisieren sowie für die offenen Fragen Varianten zu untersuchen.

Das BGK deckte den Perimeter Binzmühle- bis Himmeristrasse ab. Im Verlauf des Vorprojektes zeigte sich jedoch, dass für die Erarbeitung eines Strassenbauprojektes entscheidende Randbedingungen wie beispielsweise die angrenzenden Nutzungen

sowie die Lage von ÖV-Haltestellen zum jetzigen Zeitpunkt nicht geklärt werden können. Gleichzeitig besteht ein dringender Bedarf, im Perimeter Elsa-Cavelti-Weg bis Himmerstrasse für die anstehenden baulichen Entwicklungen Tempo 30 umzusetzen, die Strasse umzugestalten sowie die Bushaltestelle Staudenbühl hindernisfrei zu bauen. Aus diesem Grund wurde der Perimeter gekürzt und der restliche Teilabschnitt einem separaten, noch zu bearbeitenden Strassenbauprojekt zugeordnet. Für den Abschnitt Elsa-Cavelti-Weg wurde ein Vorprojekt erarbeitet, in dem der Strassenquerschnitt sowie die Lage der Haltestelle Staudenbühl festgelegt wird.

### 1.3 Defizite / Potenziale

Im BGK wurde bereits eine vertiefte Analyse des Perimeters mit den Defiziten und Potenzialen durchgeführt.

Nachfolgend werden die wichtigsten Erkenntnisse aus dieser Studie nochmals zusammengefasst:

- Fussverkehr: kein durchgängiges, getrenntes Fussverkehrsangebot vorhanden; Anbindung an den Hintereggweg nicht ausreichend
- Veloverkehr: sichere Routenführung fehlt; Anbindung an Hintereggweg ungenügend
- Öffentlicher Verkehr: Haltestelle Staudenbühl entspricht nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und liegt sehr nah an der benachbarten Haltestelle Friedhof Schwandenholz. Der Strassenquerschnitt ausserorts ist so schmal, dass ein Kreuzen von zwei Bussen nur mit Ausweichen auf Bankett möglich ist. Dies wirkt sich auch negativ auf die Betriebsstabilität aus.
- Motorisierter Individualverkehr: im Bereich der geplanten Siedlungsentwicklung wird die zurzeit zulässige Höchstgeschwindigkeit regelmässig überschritten. Es müssen Massnahmen zur Temporeduktion erfolgen. Auch sieht der Stadtratsbeschluss zur Strassenlärmsanierung im Zusammenhang mit der geplanten Siedlungsentwicklung für den Projektperimeter Tempo 30 vor.
- Fehlende Wertstoffsammelstelle

Mit der geplanten Siedlungsentwicklung weist das Gebiet ein grosses Entwicklungspotential auf, auch hinsichtlich der Freizeitmöglichkeiten.

## 2 Zielformulierung

Aus der Potential- und Defizitanalyse ergeben sich die Zielsetzungen. Mit dem Strassenbauprojekt sollen folgende Ziele umgesetzt werden:

- Den Strassenraum so gestalten, dass er mit einem Tempo-30-Regime konform ist
- Die Fuss- und Veloverbindungen verbessern
- Die Anschlüsse an den Hintereggweg und die Paul-Burkhard-Strasse verbessern
- Die Bushaltestelle Staudenbühl hindernisfrei ausbauen und einen störungsarmen Busbetrieb gewährleisten
- Realisierung einer Wertstoffsammelstelle

## 3 Variantenstudium

### 3.1 Variantengenerierung

Durch das BGK ist die Aufteilung im Strassenquerschnitt bereits definiert worden. Noch offen waren jedoch folgende Aspekte:

- Lage der Bushaltestelle Staudenbühl
- Lage der Wertstoffsammelstelle
- Umgang mit der Versickerung von Regenwasser

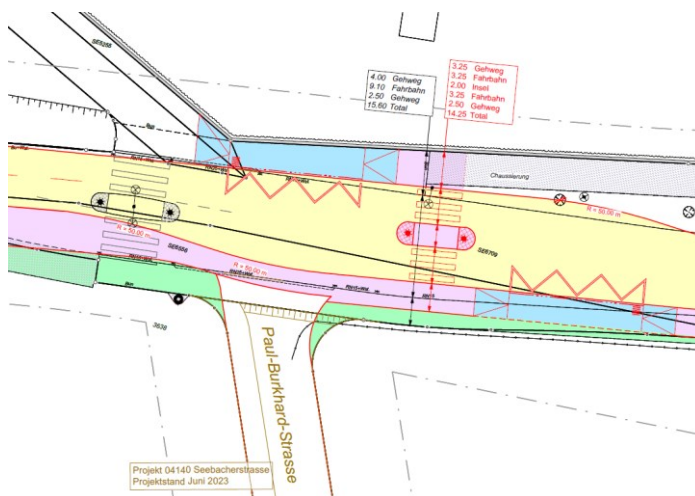
Für diese Themen wurden unterschiedliche Varianten entwickelt und bewertet.

### 3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

#### 3.2.1 Lage der Bushaltestelle

Für die Lage der Bushaltestelle wurden drei Varianten geprüft:

##### Lage West



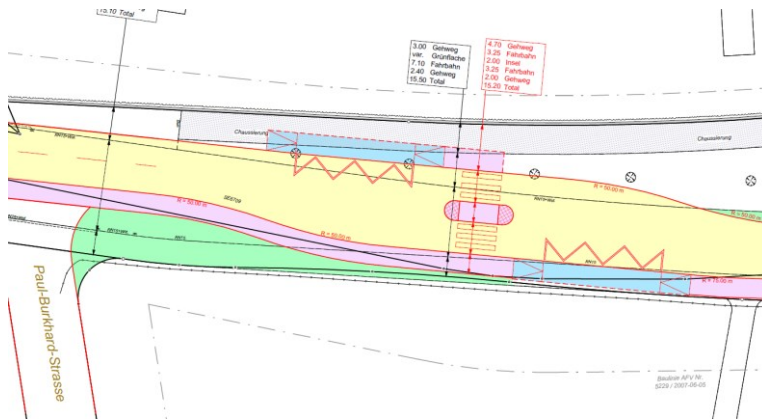
Vorteile der Variante:

- Nähe zum Naherholungsgebiet und zum neuen Zugang der Siedlung
- Querung mittels Fussgängerstreifen zum Naherholungsgebiet ist weiterhin nahe der Paul-Burkhard-Strasse und des Hintereggwegs möglich

Nachteile:

- Auf sehr engem Raum münden die Paul-Burkhard-Strasse und der Hintereggweg ein, sodass bei den Bushaltestellen mit querendem Fussverkehr zu rechnen ist. Dies macht die Situation sehr unübersichtlich und erhöht die Unfallgefahr.
- Weite Zugangswege aus Quartier Himmeristrasse

## Lage Mitte



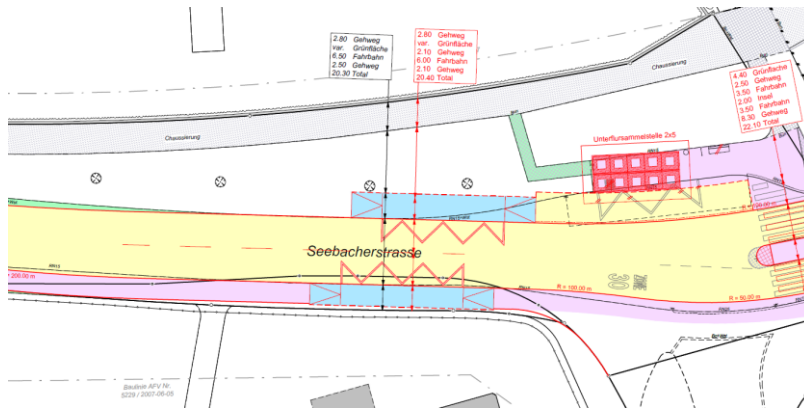
### Vorteile der Variante:

- Kompromiss der Erreichbarkeit bestehendes Quartier / Friedhof und neue Überbauung
- Anordnung in der Mitte zwischen Siedlungsentwicklung und Friedhof ergibt viele Vorteile bei der Knotengestaltung; die Situation ist übersichtlich und die Orientierung gut
- Eine Anbindung an das Naherholungsgebiet bleibt mit kurzem Umweg möglich
- Variante ist auch mit dem Freiraumkonzept vereinbar
- Etwas grösserer Abstand zur Haltestelle Friedhof Schwandenholz
- Der Verlust des Grünstreifens zwischen der Fahrbahn und dem Friedhof kann südlich der Fahrbahn kompensiert werden
- Die Freifläche Richtung Paul-Burkhard-Strasse kann in das Freiraumkonzept der Überbauung einfließen

### Nachteile der Variante:

- Verlust eines Teils des Grünstreifens am nördlichen Strassenrand
- Die Fussgängerquerung ist ausserhalb der Wunschlinie
- Die Strasse wirkt sehr breit

## Lage Ost



### Vorteile der Variante:

- Kompakte Anordnung direkt beim Knoten Himmerstrasse und der Schule sowie Friedhof

### Nachteile:

- Von der Paul-Burkhard-Strasse kommend liegt die Fussgängerquerung zu weit von der Wunschlinie entfernt
- Die verkehrliche Situation, bedingt durch das Fehlen einer mittigen Fussgängerquerung, ist ungünstig
- Die Anordnung an der Einmündung zur Himmerstrasse kann zu gefährlichen Überholmanövern führen
- Der Abstand zur Haltestelle Friedhof Schwandenholz ist sehr kurz
- Die neue Siedlung ist im Vergleich zu den Varianten West und Mitte wegen der grossen Distanz zur Haltestelle schlecht an den ÖV angebunden

## Entscheid

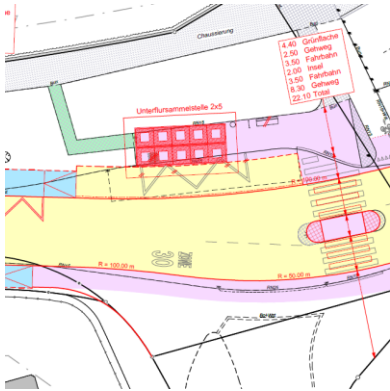
Die Variante «Mitte» wird weiterverfolgt. Allerdings soll die Lage weiter optimiert und die Haltestelle insgesamt kompakter gestaltet werden. Auch soll der Strassenquerschnitt verschmälert werden. Insgesamt bietet diese Variante eine optimale stadträumliche Einbettung zwischen Friedhof, Schule und anstehender Siedlungsentwicklung. Es entsteht die Möglichkeit, einen neuen charakteristischen Ort zu schaffen, der als Scharnier zwischen neu und alt dient, alle Nutzungen gut anbindet und den Beginn der Siedlung verdeutlicht.

### 3.2.2 Lage der Wertstoffsammelstelle

Auch für die Lage der Wertstoffsammelstelle wurden diverse Varianten geprüft.



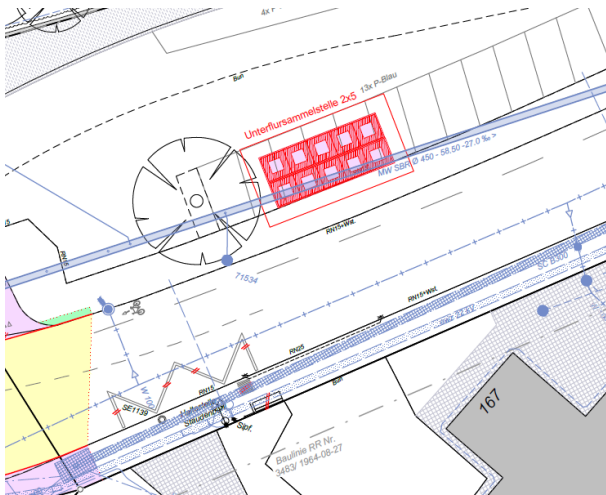
### Lage bei der heutigen Busbucht



#### Beurteilung der Variante:

Die Lage ist nicht geeignet, da die Gefahr besteht, dass die Nutzenden, die mit dem Auto kommen, während der Entsorgung das Auto auf dem Trottoir oder der Strasse abstellen und den Verkehrsfluss behindern.

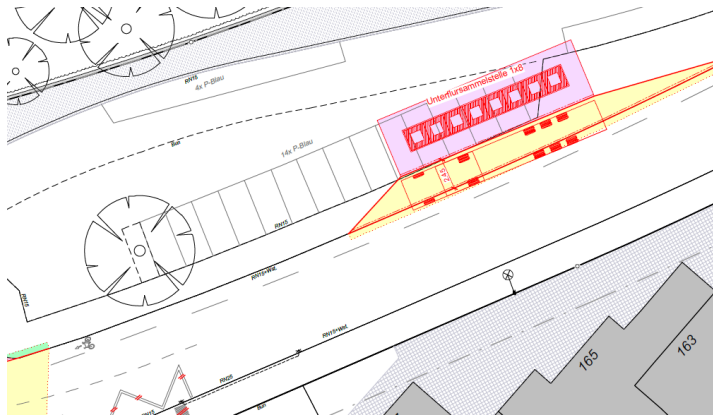
### Lage auf dem Parkplatz



#### Beurteilung der Variante:

ERZ Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) hat zur Leerung des Containers bei dieser Variante nicht ausreichend Platz, um an den parkenden Fahrzeugen vorbeizukommen. Auch kann der Sattelschlepper auf dem Parkplatz nicht wenden. Es müsste die Zufahrtstrasse verbreitert und eine Wendemöglichkeit erstellt werden. Alternativ müsste die Wegfahrt über den Fussweg Richtung Friedhof und über die Fussgängerquerung bei der Himmerstrasse erfolgen. Die Variante wird als zu gefährlich für die Zufussgehenden und als unverhältnismässig verworfen.

### Lage am Rand der Seebacherstrasse



#### Beurteilung der Variante:

Die Variante ermöglicht einen Unterhalt der Sammelstelle mit minimalem Eingriff sowohl bei den Grünflächen als auch bei der Aufhebung der Parkplätze. Die Sammelstelle ist für die Nutzenden über den Parkplatz zugänglich und die Entleerung durch ERZ kann strassenseitig mit Hilfe einer schmalen Haltebucht erfolgen. Die Behinderung des Verkehrsflusses bei der Entleerung wird als geringfügig betrachtet.

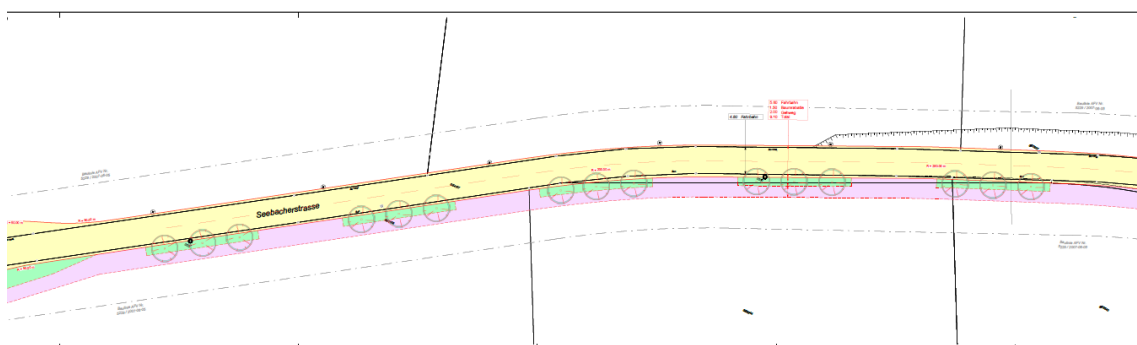
#### Entscheidung

Die Variante am Rand der Seebacherstrasse wird weiterverfolgt. Allerdings soll die Haltebucht für das Entsorgungsfahrzeug noch weiter optimiert werden, so dass die Haltebucht nicht als Parkplatz missbraucht werden kann.

### 3.2.3 Umgang mit Versickerung

Die Versickerung des Regenwassers stellt westlich der Paul-Burkhard-Strasse eine besondere Herausforderung dar, da in diesem Perimeter keine Kanalisation vorhanden ist. Aufgrund des Längsgefälles des bestehenden Kanals in Richtung Himmerstrasse ist auch eine Verlängerung des Kanals nicht ohne Weiteres möglich. Im Einklang mit dem Gewässerschutzgesetz und den neuen Richtlinien zur Siedlungsentwässerung soll daher möglichst viel Regenwasser in Grünflächen versickert werden.

#### Versickerung in Baumgruben

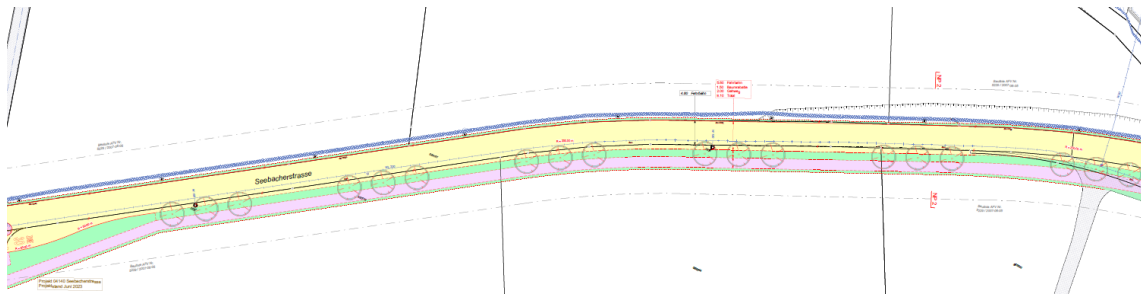


In dieser Variante wird das Regenwasser vom Trottoir in die Baumgruben geleitet.

Beurteilung:

Die Anordnung entspricht dem Konzept aus dem BGK. Sie ermöglicht auch künftig flexible Anschlüsse an die noch zu entwickelnden Überbauungen. Allerdings sind die Baumgruben nicht ausreichend gross, um das anfallende Regenwasser aufzunehmen. Das Strassenabwasser müsste in Sammlern gefasst und unterirdisch abgeleitet werden.

### Versickerungstreifen südlich der Fahrbahn

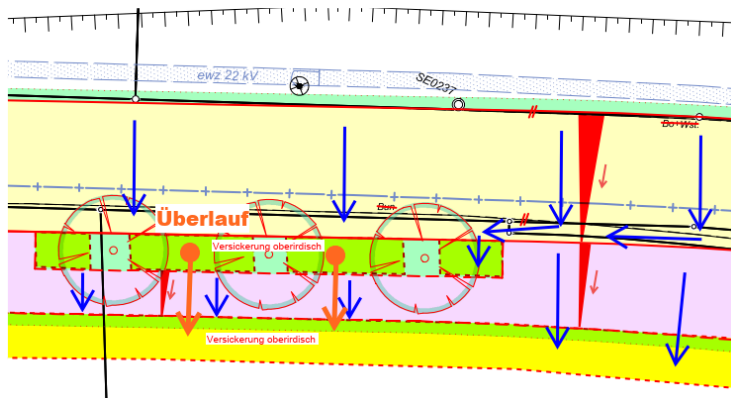


In dieser Variante wird ein durchgängiger Grünstreifen am südlichen Fahrbahnrand erstellt, im Grünstreifen stehen die Bäume weiterhin in Dreiergruppen geordnet. Das Strassenabwasser kann in den Grünstreifen versickern.

Beurteilung der Variante:

In dieser Variante ist unklar, wie künftige Zugänge zu den privaten Veloabstellplätzen für die noch zu entwickelnden Hochbauten aussehen könnten. Auch weist eine solche lineare, trennende Gestaltung einen starken Ausserortscharakter auf, was im Widerspruch zum BGK und dem geplanten Tempo-30-Regime steht.

### Versickerungstreifen südlich des Trottoirs



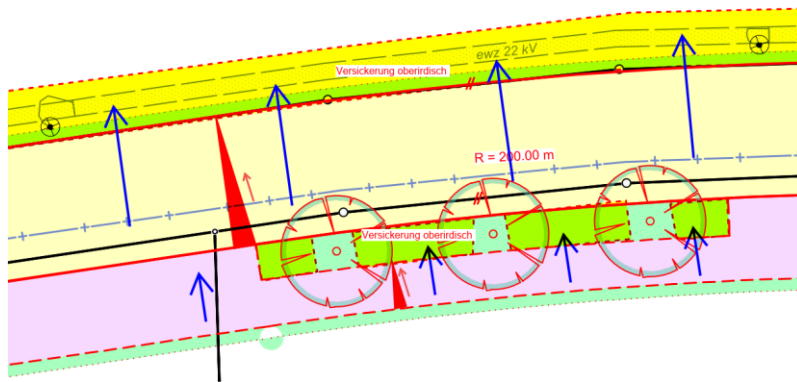
In dieser Variante würde südlich des Trottoirs ein Versickerungstreifen angelegt werden. Die Versickerung des Trottoirs würde direkt in den Sickerstreifen gelangen. Das

Strassenabwasser würde zuerst in die Baumgrube entwässern, bei Überlast würde das Wasser in den Sickerstreifen fließen.

Beurteilung der Variante:

Das Konzept ist technisch anspruchsvoll. Auch wäre die Situation hinsichtlich künftiger Zufahrten unklar.

### Versickerungstreifen nördlich der Fahrbahn



In dieser Variante würde ein Versickerungstreifen nördlich der Fahrbahn erstellt werden. Das Strassenabwasser würde direkt in den Versickerungstreifen entwässern. Das Wasser auf dem Trottoir würde so weit wie möglich in die Baumgruben fließen.

Beurteilung der Variante:

Die Variante stellt einen Kompromiss zwischen den diskutierten Konzepten dar. Sie bedingt den Landerwerb von landwirtschaftlich genutztem Land. Gleichzeitig ermöglicht sie den Verzicht auf den Bau einer neuen Kanalisation. Der Grünstreifen kann ökologisch aufgewertet werden und so auch einen Beitrag zur Förderung der Biodiversität leisten.

### Entscheid

Die Variante mit dem nördlichen Versickerungstreifen ist mit einem vergleichsweise geringen technischen Aufwand umsetzbar und ermöglicht gleichzeitig eine ökologische Aufwertung im Gebiet. Auch bietet sie in Hinsicht auf die künftige Erschliessung des Wohngebietes für den Fuss- und Veloverkehr weiterhin eine hohe Flexibilität. Die Variante wird favorisiert und weiter bearbeitet.

## 3.3 Fazit

Für alle drei Problemstellungen wurden unterschiedliche Varianten erarbeitet und im Projektteam diskutiert. Die Bestvariante definiert einen kompakten Strassenquerschnitt und erfüllt die gestellten Ziele. Die Grünelemente am rechten und linken Fahrbahnrand

im Abschnitt Elsa-Cavelti-Weg und Paul-Burkhard-Strasse engen die Strasse optisch ein. Die Bushaltestelle liegt kompakt zwischen den Anschlüssen Paul-Burkhard-Strasse und Himmerstrasse. Die Wertstoffsammelstelle ist gut erschlossen und liegt gleichzeitig so, dass sie den Verkehrsfluss auf der Seebacherstrasse nicht behindert. Dank Tempo 30 und einem engen Strassenquerschnitt können die Querungen für die Zufussgehenden verbessert werden. Im Bereich der Schule ist auch weiterhin ein Fussgängerstreifen vorgesehen. Das Konzept ist auch kompatibel mit der künftigen Quartierentwicklung und berücksichtigt ökologische Anliegen. Gleichzeitig kann der Landerwerb gering gehalten werden.

## 4 Bestvariante

Neben den unter Punkt 3 «Variantenstudium» aufgeführten Merkmalen der Bestvariante beinhaltet diese nachfolgende Aspekte.

### 4.1 Konzept

Im gesamten Perimeter wird ein Tempo-30-Regime umgesetzt. Zwischen Himmerstrasse und Paul-Burkhard-Weg wird die Fahrbahn auf 5,60 m verschmälert. Ab Paul-Burkhard-Weg stadtauswärts wird die Fahrbahn auf 5,60 m verbreitert, so dass künftig das Kreuzen von zwei Bussen der VBZ bei tiefem Tempo möglich ist. Damit entfällt auch das heutige Ausweichen auf das landwirtschaftlich genutzte Land. Südlich der Fahrbahn wird ein Trottoir erstellt, das von Baumgruppen ergänzt wird. Ab dem Paul-Burkhard-Weg entsteht nördlich der Fahrbahn ein bis zu 2,20 m breiter Versickerungstreifen. Dieser dient auch der optischen Einengung der Strasse. Auf der Höhe des Elsa-Cavelti-Wegs wird eine Fuss- und Veloquerung erstellt. Die Schutzinsel wird mit einem Grünstreifen verlängert. Die Einengung der Strasse mit der Querung dient als Torsituation, um stadteinwärts den Wechsel von Tempo 50 auf Tempo 30 zu verdeutlichen.

Neu wird die Haltestelle Staudenbühl mittig zwischen dem Paul-Burkhard-Weg und der Himmerstrasse angeordnet, um das bestehende Quartier Himmerstrasse sowie das neue Wohnquartier optimal mit dem ÖV zu erschliessen. Die kompakte Anordnung der Bushaltestelle verhindert ein Überholen der Busse beim Fahrgastwechsel. Die Haltekanten ermöglichen neu einen hindernisfreien Einstieg auf der gesamten Länge. Die bestehende nördliche Haltebucht wird begrünt und mit Bäumen ergänzt. Die Strassenbeleuchtung wird im weiteren Verlauf der Projektierung geplant.

### 4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Auf der Höhe des Elsa-Cavelti-Wegs wird eine neue Fussgängerquerung mit Schutzinsel gebaut. Sie bildet von Westen herkommend den Eingang zum neu gestalteten Strassenabschnitt mit einem Tempo-30-Regime. Südlich der Fahrbahn wird ein neues Trottoir erstellt. Das Trottoir wird mit Baumgruppen ergänzt, was einen angenehmen Aufenthalt ermöglicht. Auf der Höhe der Paul-Burkhard-Strasse und des Hintereggwegs wird die Fahrbahn deutlich verschmälert. Im Zusammenspiel mit dem Tempo-30-Regime kann hier auf die bestehende Schutzinsel verzichtet werden. Ab dem Hintereggweg wird das bestehende Trottoir mit einem Trottoir zur Haltestelle Staudenbühl ergänzt, um eine optimale Erreichbarkeit zu gewährleisten. Der bestehende Fussgängerübergang mit Fussgängerstreifen und Schutzinsel vor der Schule bleibt bestehen.

Der Veloverkehr wird bei Tempo 30 im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

### 4.3 Hitzeminderung

Es ist geplant, mit dem Projekt insgesamt 26 neue Bäume zu setzen. Die Baumgruben der einzelnen Baumgruppen werden miteinander verbunden, um den Wurzelraum zu vergrössern. Zudem werden Flächen wie die ehemalige Bushaltebucht entsiegelt.

Im Abschnitt Elsa-Cavelti-Weg und Paul-Burkhard-Strasse wird das Wasser des Trottoirs in die Baumrabatten entwässert. Für die Entwässerung der Strasse wird eine ökologische Versickerungsfläche nördlich der Strasse erstellt.

### 4.4 Entsorgung

Auf dem Parkplatz des Friedhofs wird eine Wertstoffsammelstelle angeordnet, die von der Seebacherstrasse aus entleert werden kann. Die Zufahrt zur Sammelstelle für PKW ist über den Parkplatz gewährleistet.

Zürich, 27.02.2025 scz

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

