Stadt Zürich
Tiefbauamt

Öffentliche Planauflage gemäss § 13 Strassengesetz

Erläuternder Bericht

Hornbachstrasse
Bellerivestrasse – Dufourstrasse

Bau Nr. 12026

Zürich, Mai 2026, man

Inhalt

1 Ausgangslage 3
- 1.1 Auftrag 3
- 1.2 Randbedingungen 3
- 1.3 Defizite / Potenziale 4

2 Zielformulierung 5

3 Variantenstudium 6
- 3.1 Verkehrskonzept 6
- 3.2 Gestaltungskonzept Bachöffnung 7
- 3.3 Fazit 8

4 Bestvariante 9
- 4.1 Konzept 9
- 4.2 Fussverkehr 9
- 4.3 Veloverkehr 10
- 4.4 Hitzeminderung 10
- 4.5 Parkierung 10
- 4.6 Anlieferung und Entsorgung 11
- 4.7 Vegetation 11
- 4.8 Bilanzen 11
- 4.9 Visualisierungen 13

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Mit der Öffnung des eingedolten Hornbachs sowie mit der neuen Überbauung in der Hornbachstrasse aus dem Jahr 2021 bestehen neue Ansprüche und Rahmenbedingungen an die Ausgestaltung der Hornbachstrasse. Die Strasse besitzt eine hohe Bedeutung für den Fussverkehr als wichtiger geregelter Übergang zum See, nicht nur für die Anwohnenden, sondern für das ganze Quartier. Als Bedürfnis aus dem Quartier war eine Ausgestaltung der Strasse als Begegnungszone zu prüfen.

Es werden folgende übergeordneten Ziele verfolgt:

- Tiefbauamt (TAZ): Oberbauerneuerung, Neugestaltung Oberfläche, Aufwertungsmassnahmen für Fuss- und Veloverkehr, Sanierung der Bellerive- und Dufourstrassebrücke
- Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ-Entwässerung): Kanalneubau in offener Bauweise
- Elektrizitätswerk (ewz): Anpassungen Öffentlicher Beleuchtung
- Dienstabteilung Verkehr (DAV): Bau von Werkleitungen
- Energie 360° AG: Erneuerung von Gasleitungen

1.2 Randbedingungen

Folgende wichtige Randbedingungen sind zu berücksichtigen:

- Die Hornbachstrasse ist im kommunalen Richtplan «Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen» (SLöBA) als Freiraum mit allgemeiner Erholungsfunktion klassiert
- Im kommunalen Verkehrsplan ist die Hornbachstrasse im Teil «Fussverkehr» als Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität erfasst und weist eine Überlagerung mit einer kantonalen Festlegung als Fuss- und Wanderweg auf
- Der Knoten zur Bellerivestrasse ist Bestandteil des Strassenbauprojekts Bellerivestrasse, Utoquai (Bau-Nr. 19021) und muss koordiniert werden

1.3 Defizite / Potenziale

Fazit Stadtraum

Der Abschnitt Hornbachstrasse zwischen Bellerivestrasse und Dufourstrasse ist ein überwiegend versiegelter Strassenraum. Mit der Aufhebung der bestehenden Parkplätze, Einrichtung einer Begegnungszone und Öffnung des eingedolten Hornbachs entsteht das enorme Potenzial, mehr Grünraum schaffen zu können und den Zugang zum Bach und Wasser erlebbar zu machen. Der neu gewonnene Freiraum bietet das Potenzial zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, den Strassenraum zu entsiegeln, diesen mit Baumpflanzungen und Begrünung zu versehen und eine attraktive, visuell durchlässige Verbindung zwischen Begegnungszone und Bachraum und der Hornbachsiedlung zu schaffen.

Fazit Verkehr

Ein Grossteil der Flächen an der Hornbachstrasse dient als Zweirichtungsfahrbahn für den MIV und für den ruhenden Verkehr, während die Flächen für den Fuss- und Veloverkehr begrenzt und nicht aufgewertet sind. Da die Hornbachstrasse keine Erschliessungsfunktion erfüllt und das Verkehrsaufkommen gering ist, besteht Potenzial zur Flächenumverteilung zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs, zur Entsiegelung und zur Begrünung des Strassenraums. Zudem sind einige Parkplätze auf Privatgrund so markiert, dass die Kriterien der Richtlinie Feuerwehr Koordination Schweiz nicht erfüllen werden können, was mit dem Projekt behoben werden muss.

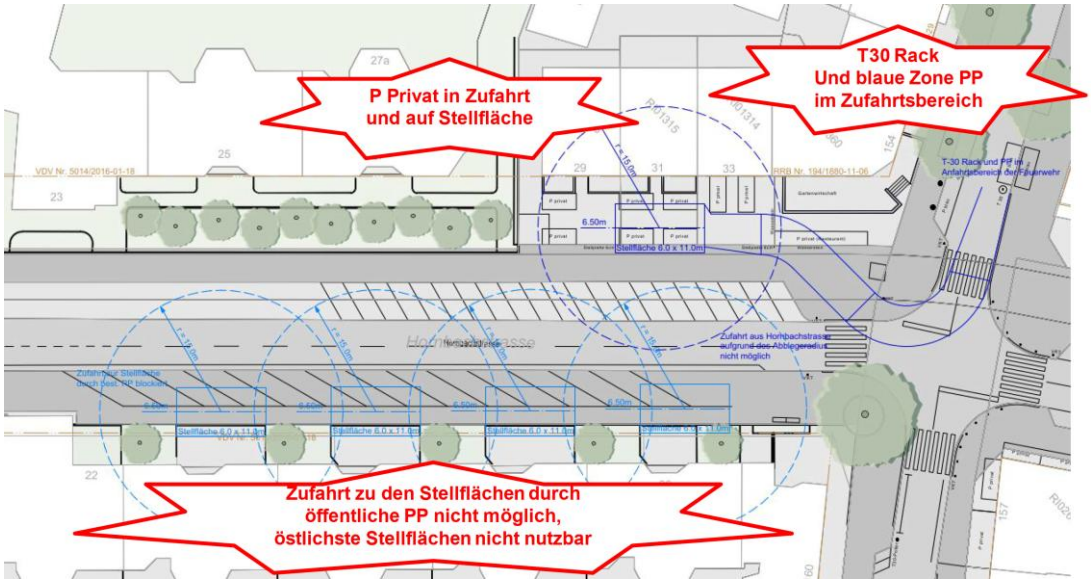


Abb. 1 Darstellung der Konflikte für die Feuerwehrzufahrten

2 Zielformulierung

Stadtraum

- Offenlegung des eingedolten Hornbachs entsprechend den hydraulischen Anforderungen und mit möglichst hohen Naturwerten
- Entwicklung eines Stadtraums mit hoher Aufenthaltsqualität
- Umsetzung von Massnahmen zur Hitzeminderung: Baumpflanzungen, Begrünung und Entsiegelung
- Attraktive Verbindung von Strassenraum und Flussraum schaffen

Fussverkehr

- Umsetzung einer qualitativ hochwertigen Fusswegverbindung gemäss den vorliegenden Richtplaneinträgen
- Erstellung eines attraktiven Wohnumfeldes

Veloverkehr

- Nutzbarkeit und Anschluss an die angrenzenden Velorouten und zum See bieten

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Sicherstellung der Quartiererschliessung

3 Variantenstudium

3.1 Verkehrskonzept

Das ursprüngliche Projekt zur Bachöffnung mit einer Zweirichtungsstrasse im Tempo-30-Regime hat aufgezeigt, dass der fliessende motorisierte Individualverkehr (MIV) weiterhin eine dominierende Rolle einnehmen würde. Die Seitenräume für Zufussgehende und Begrünung wären dabei zu schmal ausgefallen, und die Bachöffnung wäre nicht als erlebbares, qualitätsvolles Element im Strassenraum integriert worden – da sie beidseitig durch Stützmauer vom Strassenraum abgegrenzt bliebe und somit keine räumliche oder wahrnehmungsmässige Öffnung zum Wasser entstünde.

Eine Verkehrserhebung 2023 hat gezeigt, dass die Fahrtrichtung Dufourstrasse mit rund 80 Fahrzeugen pro Stunde doppelt so stark belastet ist wie die Gegenrichtung stadteinwärts. Diese Richtung besitzt eine wesentlich höhere Bedeutung für die Quartiererschliessung, da es nur wenige Möglichkeiten gibt, von der Bellerivestrasse aus links in das Quartier Seefeld abzubiegen. Im Gegensatz dazu ist das Ausfahren aus dem Quartier in Richtung Innenstadt an mehreren Punkten möglich, was die Verkehrsbelastung deutlich reduziert. Diese asymmetrische Verkehrsverteilung spricht dafür, die Strassenplanung nicht auf ein gleichgewichtiges Zweirichtungsmodell auszurichten, sondern eine Lösung zu entwickeln, welche die Einbahnrichtung berücksichtigt und dadurch Raum für eine erhöhte Aufenthaltsqualität schafft.

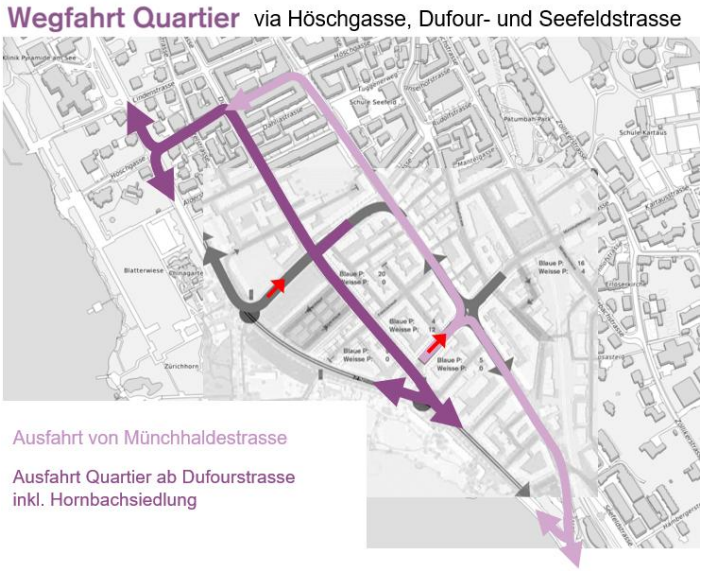
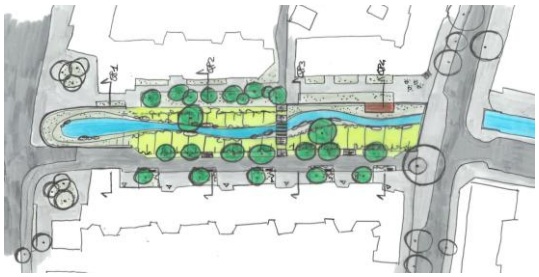


Abb 2. Neue Wege für die Ausfahrt aus dem Quartier

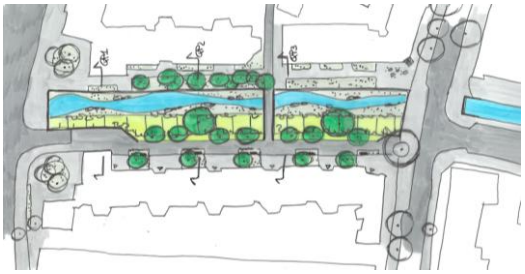
Die Führung des MIV im Einbahnregime ermöglicht eine grosszügige Ausgestaltung der Bachöffnung mit naturnahen Böschungen. Dies bietet sowohl für die Bacherlebbarkeit wie auch für die Naturwerte einen hohen Mehrwert.

Mit der Einführung des Einbahnregimes in der Hornbachstrasse, wird ebenfalls der DTV-Schwellenwert von rund 1 000 Fz./Tag eingehalten, der für die Umsetzung einer Begegnungszone empfohlen wird. Zudem spricht für die Einrichtung einer Begegnungszone, dass ein völlig anderer Charakter als in der angrenzenden Dufourstrasse vorliegt und die Hornbachsiedlung eine hohe Dichte aufweist. Zudem weist die Hornbachstrasse in diesem Abschnitt nur eine geringe Bedeutung für den Veloverkehr, aber eine sehr hohe Bedeutung für den Fussverkehr (Wanderweg entlang des Hornbachs) auf. Die Vernetzung des Naturraums mit einer Begegnungszone lässt sich wesentlich leichter ermöglichen, wodurch die Aufenthaltsqualität und die Durchlässigkeit des Raums gestärkt werden. Bei Tempo 20 wird Velo/PW als massgebender Begegnungsfall berücksichtigt. Hierfür ist eine lichte Breite von 3,40 m erforderlich. In den seltenen Fällen einer Begegnung zwischen Velo/LW ist das Ausweichen des Velos auf den Raum zwischen den Bäumen möglich.

3.2 Gestaltungskonzept Bachöffnung



Variante 1: Bachöffnung mit beidseitigen Böschungen



Variante 2: Bachöffnung mit einseitiger Böschung

Anfänglich sah das Projekt bei der Bachöffnung eine einseitige Böschung in Richtung der Hornbachstrasse und eine gegenüberliegende Ufermauer aus Naturstein vor (vgl. Variante 2). Aufbauend auf dem verkehrlichen Konzept der Begegnungszone wurde diesem Lösungsvorschlag eine Variante mit beidseitigen Böschungen gegenübergestellt (vgl. Variante 1).

Mit dem Projekt soll gleichzeitig der Hochwasserschutz im Seefeldquartier verbessert werden. Dafür ist es erforderlich, die Abflusskapazität des Hornbachs zu erhöhen und dafür den Gerinnequerschnitt des Hornbachs zu vergrössern. Ein Absenken der Bachsohle ist im Projektperimeter aufgrund der Nähe zum Zürichsee nicht möglich bzw. zielführend, da sich die Sohle durch Ablagerungen von Geschiebe mit der Zeit wieder anheben würde. Die Vergrösserung des Gerinnequerschnitts muss folglich in der Breite erfolgen. Um sicherzustellen, dass das Geschiebe durch den Projektperimeter transportiert wird und es nicht zu einer Sohlenauflandung kommt, ergeben sich weitere Anforderungen an die Sohlenbreite und Gerinnegeometrie.

Aufgrund dieser hydraulischen Vorgaben für die Breite der Bachsohle und der beschränkten Gesamtbreite des Bachraums gibt es starke Abhängigkeiten zwischen Topografie, Absturzsicherung und Zugänglichkeit. Neben den Anforderungen hinsichtlich Nutzung und Gestaltung sind zudem die Anforderungen von Seiten Gewässerschutzgesetz (möglichst natürlicher Verlauf, Lebensraum für vielfältige Tier- und Pflanzenwelt, Wechselwirkungen zwischen ober- und unterirdischen Gewässern, standortgerechte Ufervegetation) massgeblich zu berücksichtigen.

Im Vergleich ergeben sich wesentliche Vorteile bei der Variante 1 gegenüber Variante 2. Die beidseitige Ausbildung von Böschungen ermöglicht abschnittsweise den Verzicht auf ein Geländer. Somit entsteht für beide Seiten der Hornbachsiedlung ein sowohl räumlicher als auch funktionaler Bezug zwischen Begegnungszone und Bachraum. Auf den Böschungen können Aufenthaltsbereiche unterschiedlicher Ausrichtung geschaffen werden, jeweils mit Blick auf ein grünes Gegenüber. Zudem unterstützt die Variante 1 eine Zonierung in Querrichtung: während der südwestliche Abschnitt über punktuelle Treppen explizit zugänglich gemacht wird, fokussiert sich der nordöstliche Abschnitt auf die Ökologie. Die Variante 2 weist bezüglich Gestaltung, Nutzung und Ökologie deutlich weniger Qualitäten auf.

3.3 Fazit

Bei der Erarbeitung einer neuen Oberflächengestaltung für die Hornbachstrasse wurden wesentliche Veränderungen an den verkehrlichen Rahmenbedingungen festgehalten. Die Hornbachstrasse wird als Begegnungszone mit MIV im Einbahnregime ausgestaltet. Die Fahrbahn soll dabei minimiert werden. Der gewonnene Platz wird dazu genutzt, den Hornbach statt mit einer Ufermauer neu mit beidseitigen Böschungen zu ermöglichen. Seitens Wasserbaus und Hydraulik bringt eine Ausgestaltung als Böschung mehr Vorteile und führt zur Aufwertung hinsichtlich Nutzung, Ökologie und Stadtklima. Die Kombination aus verkehrlicher Reduktion und ökologischer Aufwertung entspricht den strategischen Zielen der Stadt Zürich im Bereich Nachhaltigkeit, Klimaanpassung und Lebensqualität.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Durch das Projekt entsteht ein grosszügiger grüner Strassenraum, der wesentlich durch den Bach mitbestimmt wird. Die Ausgestaltung bietet eine Vernetzung der beiden Seitenräume, wodurch der stadträumlichen Setzung der Hornbachsiedlung am besten entsprochen wird.

Gestalterisch wird zwischen dem Strassenraum auf Stadtniveau und dem tieferliegenden Bachraum differenziert. Der Strassenraum ist grösstenteils befestigt und wird von hochstämmigen Gehölzen sowie zahlreichen Sitzgelegenheiten geprägt. Demgegenüber präsentiert sich der Bachraum als naturnaher, weich gestalteter Bereich mit zurückhaltender Möblierung und vielfältiger Bepflanzung. Der Bach ist von beiden Seiten aus erlebbar und zugänglich. Der direkte Zugang zum Bachraum erfolgt gezielt über zwei prägnant gesetzte Treppen. Ergänzend dazu entstehen am nordwestlichen Ufer Sitzstufen, die zum Verweilen einladen und zugleich eine räumliche Verbindung zum siedlungsbezogenen Freiraum auf Stadtniveau schaffen.
In Rücksprache mit der Eigentümerschaft Liegenschaften Stadt Zürich (LSZ) ist diese Anpassung am Rand der Hornbachsiedlung ausdrücklich erwünscht.

Am südöstlichen Ufer grenzt der Bachraum unmittelbar an die öffentliche Begegnungszone, an der die Vorzonen der Siedlung mit den Eingangsbereichen angelagert sind.
Die Ausbildung einer Begegnungszone wird mit der anliegenden dichten Wohnbebauung, dem Strassencharakter, der Vernetzung des Naturraums, der geringeren Bedeutung für den Veloverkehr und der hohen Bedeutung für den Fussverkehr (Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität) begründet.
Mit dem Einbahnregime und dem Wegfall der Parkplätze erhöht sich die Verkehrssicherheit. Es gibt keine unnötigen Verkehrsmanöver in der Strasse und das Quartier bleibt weiterhin erschlossen.

4.2 Fussverkehr

Mit der Hornbachöffnung entsteht für die Fussgänger*innen ein grosszügiger, naturnaher Raum, welcher ebenfalls den Ansprüchen an eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität gerecht wird. Zudem wird der Zugang zum Hornbach ermöglicht, wodurch das Gewässer erlebbar wird und zum Verweilen einlädt. Die beiden Seiten des Baches stehen den Fussgänger*innen zur Verfügung und werden zusätzlich durch eine Fussgängerbrücke miteinander verknüpft.

4.3 Veloverkehr

Das Einbahnregime wird für den Veloverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Die Begegnungszone Hornbachstrasse kann somit von Velofahrenden in beide Richtungen befahren werden. Eine strikte Trennung von Fuss- und Veloverkehr im Rahmen der Begegnungszone ist nicht vorgesehen und die Nutzung durch Velofahrende im Sinne der gemeinsamen Raumteilung gewünscht. Weder im regionalen noch im kommunalen Richtplan ist die Hornbachstrasse als Veloweg klassiert. Die verkehrliche Erschliessung für Velofahrende erfolgt primär über die Dufourstrasse, wo eine Velovorzugsroute (VVR) gemäss kommunalem Richtplan Verkehr umgesetzt werden soll. Entlang der Bellerivestrasse ist ergänzend eine Velohauptroute geplant.

Velofahrende, die von der Hornbachstrasse zum See wechseln möchten, müssen den Fussgängerstreifen über die Bellerivestrasse nutzen. Eine Veloquerung zwischen dem Quartier Seefeld und dem Zürichsee ist gemäss Richtplaneintrag an der Fröhlichstrasse vorgesehen und bietet eine alternative, spezifisch für den Veloverkehr konzipierte Verbindung. Mit dem Neubau der Hornbachsiedlung wurden 72 Veloparkplätze auf Privatgrund realisiert.

4.4 Hitzeminderung

Durch Umgestaltungsmassnahmen kann die Hitzeminderung in dem heutigen stark versiegelten Strassenraum deutlich verbessert werden. Durch die Öffnung des Bachs, die intensive Begrünung und mit der Verwendung vom Schotterrasen in der Begegnungszone kann sowohl der Versickerungs- als auch der kühlende Verdunstungsanteil deutlich erhöht werden. Durch die Pflanzung zahlreicher schattenspendender Gehölze wird die Oberflächentemperatur wesentlich reduziert und die Luftqualität in der Hornbachsiedlung verbessert.

4.5 Parkierung

Die Schrägparkierung in der Blauen-Zone wird aufgehoben. Ein IV-Parkplatz wird von der Hornbachstrasse in die Dufourstrasse bei der Hausnr. 155 verlegt. Die privaten Stellplätze bei den Gebäuden Hornbachstrasse Hausnr. 31 sowie Dufourstrasse Hausnr. 154 müssen aufgehoben werden, damit Zufahrt und Aufstellfläche für Schutz und Rettung Zürich gewährleistet werden können (Einhaltung der FKS-Richtlinien). Die privaten Stellplätze bei den Gebäuden Hornbachstrasse Hausnr. 29 und 33 können erhalten werden.

4.6 Anlieferung und Entsorgung

Die Anliefermöglichkeit bei der Gewerbefläche Hornbachstrasse Hausnr. 22 und Dufourstrasse Hausnr. 160 wie auch die dortige Paketstation bleiben unverändert erhalten.

Für den Güterumschlag (z. B. Anlieferungen) ist ein Halten in der Begegnungszone erlaubt, auch wenn keine Güterumschlag-Parkfelder explizit markiert sind, solange niemand behindert oder gefährdet wird.

Die städtische Müllentsorgung der Hornbachstrasse mit den Fahrzeugen von Entsorgung und Recycling Zürich (ERZ) erfolgt wie bisher über die Dufour- und Baurstrasse.

4.7 Vegetation

In Randbereichen der Hornbachsiedlung wird die siedlungsbezogene Vegetation erhalten und in das Konzept integriert. Darüber hinaus orientiert sich das Gehölzkonzept am nordöstlich vorgefundenen Baumbestand. Entlang der Begegnungszone wird uferbegleitend eine Baumreihe vorgesehen. Dabei sollen klimaangepasste Strassenbaumarten eingesetzt werden. Im Bachraum sind freistehende, einheimische Ufergehölze vorgesehen. Hierbei werden sowohl Bäume als auch Sträucher in versetzten Gruppen angeordnet, um die räumliche und funktionale Gliederung zu unterstützen.
Unterhalb der Gehölze werden die Böschungsbereiche als Blumenwiese eingesät. Die mit Wasserbausteinen befestigten Böschungen werden mit Pioniergehölzen, z. B. Weidenstecklingen, bepflanzt. Im Sohlbereich kommt ein kiesiges Substrat zum Einsatz, das sich bereichsweise zu einer standortgerechten Hochstaudenflur entwickeln kann.

4.8 Bilanzen

Parkplatz-Bilanz	Bestehend	Projektiert	Differenz
Parkplatz "Blaue Zone" (P-Blau)			
Hornbachstrasse	34	0	-34
Dufourstrasse	4	1	-3
Parkplatz privat (P-Gelb)			
Hornbachstrasse	9	4	-5
Dufourstrasse	0	0	0
Rollstuhlgerechter-Parkplatz			
Hornbachstrasse	1	0	-1
Dufourstrasse	0	1	+1

Baum-Bilanz	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Bäume	1	0	23	24	+23

Bilanz Flächennutzung

Nutzungs-Bilanz		Bestehend	Projektiert	Differenz
Fussverkehr	Gehwege Andere Fusswege / Platzflächen Mischflächen Fuss/Velo: 50%	1297 m^2	612 m^2	-685 m^2
Begegnungszone		-	528 m^2	+528 m^2
MIV	Fahrstreifen ≥T30 Fahrbahn Zone 30 Parkierung, Ladezonen Verkehrsinseln	1705 m^2	151 m^2	-1554 m^2
Keine Nutzung	keine verkehrliche Nutzung z.B. Grünflächen, Bach	287 m^2	1998 m^2	+1711 m^2

Flächenbilanz

Flächen-Bilanz		Bestehend	Projektiert	Differenz
Grünflächen	Baumscheiben offen / geschlossen Rasen / Wiese / Magerwiese Kies- / Schotterrasen / Bach	213 m^2	1776 m^2	+1563 m^2
Entsiegelte Flächen	Natursteinbeläge ungebunden Chaussierungen Drainasphalt	74 m^2	111 m^2	+37 m^2
Versiegelte Flächen	Asphalt / Beton Natursteinbeläge gebunden	3002 m^2	1402 m^2	-1600 m^2

4.9 Visualisierungen

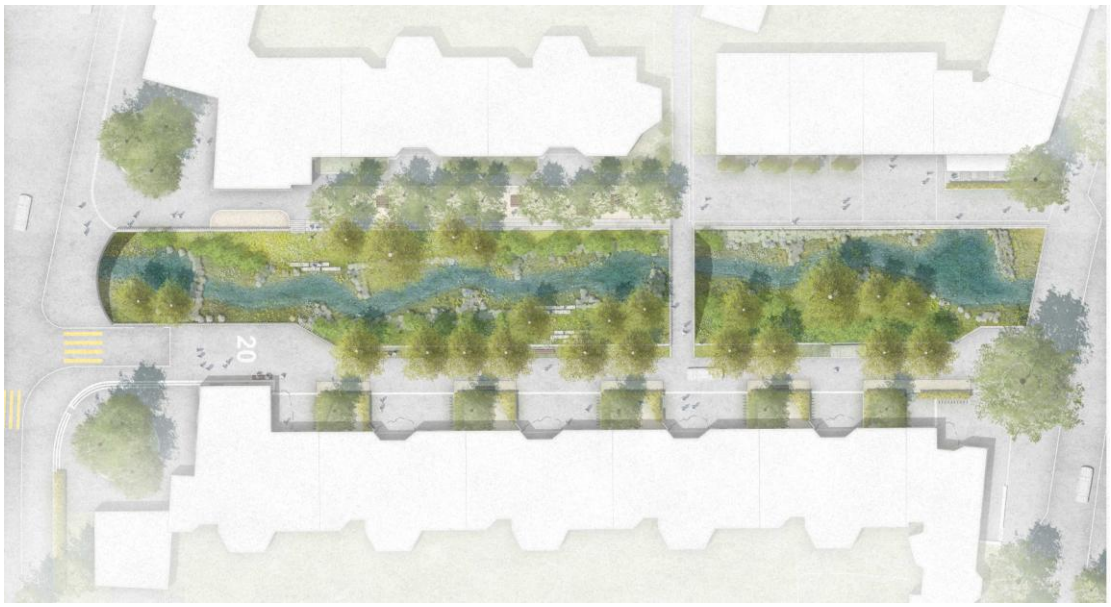


Abb. 3: Hornbachstrasse von oben mit Bachöffnung und als Begegnungszone

Abb. 4: Einmündungsbereich Bellerive-/ Hornbachstrasse in Richtung Dufourstrasse

Leiter Planung + Projektierung

Jesel Thomas

Digital signiert von Jesel Thomas
DN: cn=Jesel Thomas
Datum: 2026.05.21 17:44:05 +02'00'

Thomas Jesel

Stadt Zürich
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
T+ 41 44 412 50 99
tiefbauamt@zuerich.ch
stadt-zuerich.ch/tiefbauamt