



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Personenunterführung Bachstrasse

Bau Nr. 15056

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Defizite / Potenzial	3
2	Zielformulierung	5
3	Durchgeführtes Variantenstudium	6
4	Mitwirkung der Bevölkerung	7
5	Projektbeschrieb	8
5.1	Konzept	8
5.2	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	8
5.3	Hitzeminderung	8
5.4	Parkierung	9
5.5	Anlieferung und Entsorgung	9

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Die bestehende Personenunterführung Bachstrasse soll durch eine erweiterte, neue Personenunterführung ersetzt werden. Die Personenunterführung unterquert weiterhin die SBB-Strecke zwischen Zürich Wollishofen und Kilchberg sowie das Mythenquai. Die neuen Rampen sollen möglichst hindernisfrei ausgebaut werden. Durch die Erweiterung wird für den Fuss- und Veloverkehr eine verbesserte und grosszügigere Verbindung vom und zum See geschaffen.

1.2 Auftrag

Mit dem vorliegenden Projekt werden die erforderlichen Baumassnahmen für den Neubau der Personenunterführung Bachstrasse festgelegt, inklusive dem Ersatz der Schmutzwasserleitung ab Mythenquai unter der neuen Personenunterführung mit Anschluss an das bestehende Regenbecken von Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) und dem Erhalt der Aufenthaltsqualität der parkähnlichen Grünanlage Seite Seestrasse.

1.3 Defizite / Potenzial

Die parkähnliche Grünfläche muss gegenüber heute angepasst werden infolge des erhöhten Platzbedarfs für die verbreiterte Personenunterführung und den zugehörigen, langen Rampenbauwerken am bestehenden Ort. Daher wird die Stadt Land erwerben, um die Grünfläche in Richtung Gleisfeld erweitern zu können.

Ein Teil der unterirdischen Regenbeckenanlage des ERZ darf mit Zustimmung des ERZ und mit Bewilligung des kantonalen Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) zurückgebaut werden. Dies erweitert die gestalterischen Möglichkeiten der gesamten Rampenanlage mit Treppenabgang in der parkähnlichen Grünfläche erheblich.

Für die lichten Abmessungen der Personenunterführung sind die Höhenverhältnisse des umliegenden Geländes, das vorhandene Grundwasser und eine Vielzahl von bestehenden Kanalbauwerken massgeblich einschränkend. So verlaufen unter anderem unmittelbar neben den Wänden der neuen Personenunterführung zwei grosse Leitungen, die nicht umgelegt werden können, wie z. B. ein setzungempfindlicher Hochwasserentlastungskanal mit 2,20 m Durchmesser. Diese Randbedingungen führen dazu, dass die angestrebten Steigungsverhältnisse in den Rampen von maximal 6 % nicht erreicht werden können.

Auf der Seite Seestrasse kann dank eines Zwischenpodests trotzdem eine Rampe erstellt werden, die den VSS-Normen (Schweizerischer Verband Strassen- und Verkehrsfachleute) entspricht. Auf der Seite Bachstrasse wird Land des in der Verlängerung der Personenunterführung liegenden Grundstücks erworben, so dass

gegenüber dem Bestand eine längere und somit auch flachere Rampe (10 %) erstellt werden kann, die an die bestehende Bachstrasse anschliesst.

Das Trottoir, das aktuell in der Bachstrasse entlang des Rands der bestehenden Personenunterführung verläuft, muss zugunsten der erweiterten Personenunterführung aufgehoben werden.

2 Zielformulierung

Die Stadt Zürich verfolgt mit dem vorliegenden Projekt die folgenden übergeordneten Ziele:

- Erstellen einer deutlich attraktiveren Verbindung zum See durch eine wesentlich breitere und höhere Unterführung als heute für den Fuss- und Veloverkehr mit hindernisfreien Zugängen.
- Einbezug der im westlichen Teil angrenzenden parkähnlichen Grünfläche mit landschaftsarchitektonischer Begleitplanung für eine optimale Gestaltung inklusive angepasstem Grünraumkonzept. Erhalt oder gar Aufwertung der Attraktivität trotz leicht kleinerer Nutzfläche.
- Minimale Einschränkung des Bahnverkehrs der SBB während der Bauarbeiten.
- Minimale Beeinträchtigung des Verkehrs, insbesondere des ÖV auf dem Mythenquai.
- Bau der Personenunterführung zeitlich so gut wie möglich koordiniert mit den Strassenbauarbeiten des Projekts Mythenquai (TAZ Bau-Nr. 00308).

3 Durchgeführtes Variantenstudium

Der Raum im Projektperimeter wird ober- und unterirdisch ausserordentlich stark beansprucht. Oberirdisch befinden sich auf engstem Raum die Bahntrasse, der Mythenquai, die Bachstrasse und der parkähnliche Grünraum. Direkt angrenzend an den Perimeter befinden sich Liegenschaften, Gärten und Industriegebäude.

Unterirdisch ist der Raum durch die grosse Pumpstation von ERZ, die grossen Regenwasser- und Abwasserkanäle sowie die Gas-, Wasser- und Energieversorgungsstrassen ebenfalls dicht belegt. Die beiden ERZ-Regenüberlaufbecken mit den dazugehörigen Schächten und dem Abflusskanal sind ebenfalls sehr grosse Bauten, die es im Sinne der Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen gilt.

Um die zahlreichen Anforderungen auf dem stark begrenzten Raum bestmöglich erfüllen zu können, wurde im Vorprojekt ein umfassendes Variantenstudium erarbeitet. Insgesamt wurden fünf Varianten ausgearbeitet und verglichen. Die hier vorliegende Variante ist als Bestvariante aus dem Studium hervorgegangen.

4 Mitwirkung der Bevölkerung

Die vorliegende Bestvariante wurde gemäss § 13 Strassengesetz vom 9. Juni bis 10. Juli 2023 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt 9 Einwendungen mit 26 Anträgen eingegangen.

Von den 26 Anträgen konnten 5 ganz oder teilweise im Projekt berücksichtigt werden. 13 Anträge konnten nicht berücksichtigt werden und 8 Anträge betrafen entweder die Bachstrasse oder das Drittprojekt Mythenquai und somit nicht das vorliegende Projekt Personenunterführung Bachstrasse.

Die meisten der nicht berücksichtigten Einwendungen betrafen die Breite der Personenunterführung und die Nutzung des Abschnitts in der eigentlichen Unterführung im Mischverkehr. Die vorliegenden Randbedingungen erlauben nicht mehr als die geplante, lichte Breite von 5,20 m und ein bauliches Trennen des Verkehrs birgt bei 5,20 m Breite mehr Nachteile und Risiken als sie Vorteile hätte, weshalb diese Einwendungen nicht berücksichtigt werden konnten.

Der Bericht zu allen Einwendungen ist vom 25. August 2023 bis zum 23. Oktober 2023 öffentlich aufgelegt.

5 Projektbescrieb

5.1 Konzept

Mit der vorliegenden Bestvariante können alle wesentlichen Anforderungen an eine neue Personenunterführung wie folgt umgesetzt werden:

- Die Querung unter den beiden Verkehrsträgern Schiene und Strasse muss für Fussgänger*innen, Velofahrende und für Personen mit eingeschränkter Mobilität nutzbar sein. Speziell für letztere bedingt dies den Bau von stufenlosen Rampen, die ein maximal zulässiges Längsgefälle aufweisen.
- Die Unterquerung der beiden Verkehrsträger ergibt einen langen «Tunnel», weshalb der Beleuchtung und dem Sicherheitsgefühl für die Nutzenden eine hohe Priorität eingeräumt wird.
- Höchste anzustrebende Aufenthaltsqualität im verbleibenden Teil der parkähnlichen Grünanlage.
- Der anstehende Baugrund aus Seebodenlehm mit Wechsellagerungen aus Feinsanden / Silten mit hohem Grundwasserspiegel erfordert entsprechende Bauhilfsmassnahmen für die Baugruben inklusive wasserdichter Betonkonstruktion.
- Robuste und dauerhafte Konstruktion ohne unterhaltsintensive Dilatationsfugen.

5.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Das Verkehrsregime wird generell beibehalten. Mit der Bestvariante kann eine wesentlich komfortablere Nutzung für Fussgänger*innen, Velofahrende sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität angeboten werden, auch mit künftig intensiverer Nutzung der Personenunterführung.

5.3 Hitzeminderung

Das Projekt strebt eine möglichst gute Erhaltung der verbleibenden Grünfläche an. Insbesondere wird Wert auf den Schutz der Baumgruppe, bestehend aus Schwarzföhren und Eiben, gelegt. Mit der Bestvariante kann erreicht werden, dass die verbleibende Grünfläche als Ganzes erhalten und nicht zerstückelt wird. Die gegenüber heute leicht verkleinerte Grünfläche bleibt dabei als innerstädtischer Erholungsraum mit attraktiven Sitzgelegenheiten und Beschattung mit zusätzlichen Bäumen erhalten. Der bestehende Brunnen in der heutigen parkähnlichen Grünanlage bleibt ebenfalls bestehen. Zudem soll die Parkanlage durch den vorgesehenen Landerwerb von der SBB vergrössert werden. Mit der Neupflanzung von Bäumen entsteht eine ausgeglichene Baumbilanz, das heisst im Projektperimeter bleibt die Anzahl Bäume unverändert.

Die durch den Bau der Personenunterführung erforderliche Versiegelung von Treppen und Rampenflächen ist für einen sicheren und dauerhaften Betrieb notwendig. Das anfallende Regenwasser kann aus topografischen Gründen nicht der direkten Versickerung vor Ort zugeführt werden, sondern wird über die bestehende Regenwasserkanalisation dem nahen Zürichsee zugeführt. Um der Versiegelung entgegenzuwirken, wird eine Fläche zwischen westlichem Treppenabgang und der bestehenden Pflasterung über dem ERZ-Regenbecken als Schotterrasen ausgebildet.

5.4 Parkierung

Im unmittelbaren Projektperimeter sind fünf Parkplätze in der Blauen Zone an der Bachstrasse vorhanden, die bestehen bleiben. Es werden durch das Projekt weder neue Parkierflächen geschaffen noch bestehende Parkplätze aufgehoben.

5.5 Anlieferung und Entsorgung

Während des Baus der Personenunterführung kann diese aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht benutzt werden. Anlieferung und Entsorgung der angrenzenden Liegenschaften bleiben weiterhin gewährleistet.

Zürich, 22. Dezember 2023 sir

Leiter Werterhaltung

Hannes Schneebeili

