



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss § 13 Strassen- gesetz

18187 Köschenrütistrasse

Seebacherstrasse Nr. 109 bis Katzenbach

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Defizite / Potenziale	3
2	Zielformulierung	4
3	Variantenstudium	5
3.1	Variantengenerierung	5
3.2	Variantenbewertung und Variantenentscheid	5
3.3	Fazit	6
4	Bestvariante	7
4.1	Konzept	7
4.2	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	7
4.3	Hitzeminderung	8
4.4	Parkierung	8
4.5	Anlieferung und Entsorgung	8

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Die Köschenrütistrasse liegt in einer Tempo-30-Zone. Die Gestaltung der Köschenrütistrasse entspricht jedoch nicht einer Quartierstrasse mit Tempo 30.

1.2 Auftrag

Mit dem vorliegenden Projekt sollen folgende Massnahmen und Ziele realisiert werden:

- Gestaltung einer Tempo-30-gerechten Quartierstrasse
- Pflanzung von Bäumen sowie Anlage von Grünflächen zur Hitzeminderung
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr, Sicherstellung der Schulwegsicherheit
- Behindertengerechte Bushaltestellen «Buhnstrasse» und «Schönauring»

1.3 Defizite / Potenziale

Die Köschenrütistrasse ist eine kommunale Strasse mit quartierweiter Bedeutung. Sie ist Teil des kommunalen Velo-Basisnetzes und eine wichtige Schulwegverbindung. Auf der Strasse verkehren die Buslinie 75 sowie die Nachtbuslinie N5.

Die Fahrbahn der Köschenrütistrasse ist breiter als notwendig, um die Begegnung von zwei Bussen zu gewährleisten. Dies führt zu höheren Fahrgeschwindigkeiten und für Zufussgehende zu langen Wegen bei der Querung der Strasse. Die grossen Asphaltflächen und das Fehlen von Strassenbäumen begünstigen die Aufheizung des Strassenraums.

Um den Projektauftrag und die in Kapitel 2 aufgeführten Projektziele umzusetzen, ist eine Umverteilung der Fläche des Autoverkehrs in Richtung Velo- und Fussverkehr sowie Bäume und Grünflächen notwendig. Dabei ist auch das Potenzial zur Aufhebung der Blaue-Zonen-Parkplätze zu prüfen.

Die Köschenrütistrasse gilt gemäss dem Richtplan Verkehr der Stadt Zürich als kommunale Veloroute. Velos können wegen Tempo 30 und dem geringen Autoverkehr ohne separate Velostreifen gemeinsam mit dem Auto- und Busverkehr sicher auf der Fahrbahn fahren. Entlang des Katzenbachs sowie von der Seebacherstrasse über die Birchstrasse verläuft jeweils eine Velovorzugsroute (VVR). Die Umsetzung der VVR ist nicht Teil dieses Projekts. Es wird jedoch auf eine sichere Führung der Velofahrenden über die Kreuzung Köschenrütistrasse / Seebacherstrasse geachtet.

Die Kreuzung Köschenrütistrasse / Seebacherstrasse ist heute mit Rechts-Vortritt ausgestaltet. Die Kreuzung ist grosszügig dimensioniert und die Verkehrsführung ist wenig intuitiv verständlich. Die Strassenhierarchie mit der Seebacherstrasse als übergeordnete Verbindungsstrasse ist nicht lesbar.

2 Zielformulierung

Das übergeordnete Ziel der Vorstudie Köschenrütistrasse ist die Neugestaltung einer Tempo-30 gerechten Quartierstrasse.

Die folgenden Projektziele wurden aus der Analyse abgeleitet:

- Gute Nutzbarkeit der Strasse für alle Verkehrsteilnehmer*innen
- Verbesserung der Querbarkeit der Strasse und des Komforts für Zufussgehende, vor allem zwischen Schulen / Kindergarten und Quartier
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (insbesondere Schulweg)
- Sichere Führung der VVR entlang des Birchbogens über die Kreuzung Seebacherstrasse
- Behindertengerechte Bushaltestellen
- Hitze mindern und Stadtnatur fördern durch mehr Bäume und Grünflächen. Dadurch wird auch der Komfort des Zufussgehens verbessert.
- Versickerung des Regenwassers in den Grünflächen

3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung

- **Strassenquerschnitt und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung:** Verschiedene Strassenquerschnitte wurden geprüft mit dem Ziel, die Fahrbahn zu verschmälern und Trottoirs und Grünflächen zu maximieren. Zur Einhaltung von Tempo 30 wurde sowohl eine Verschmälerung der Fahrbahn über die gesamte Länge, punktuelle Eingengungen als auch ein Fahrbahnversatz geprüft. Untersucht wurde auch, ob die bestehenden Blaue Zonen-Parkplätze erhalten werden sollen.
- **Kreuzung Seebacherstrasse:** Das Variantenstudium umfasste die Ausbildung der Seebacherstrasse als Vorrangstrasse, die Ausbildung der VVR Birchstrasse als Vorrangstrasse und die Ausgestaltung der Kreuzung als Mischverkehrsfläche.
- **Behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen:** Die Wartebereiche der Haltestelle «Buhnstrasse» liegen heute für die Buslinie 75 in der Köschenrütistrasse und für die Buslinie 40 in der Seebacherstrasse. Es wurde geprüft, ob die Wartebereiche der Haltestelle in der Nähe ihrer heutigen Position bleiben sollen oder ob alle Wartebereiche für eine bessere Auffindbarkeit an einer Stelle in der Seebacherstrasse zusammengeführt werden können. Ausserdem wurden verschiedene Positionen entlang der Köschenrütistrasse geprüft. Für die Haltestelle «Schönauring» wurden vollständig und teils behindertengerechte Lösungen aufgezeigt.
- **Alleenkonzent:** Es wurden einseitige und wechselseitige Baumreihen sowie eine Baumallee geprüft. Zudem wurde eine Verlegung der Fernwärme zugunsten optimaler Baumstandorte geprüft.

3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Für den Entscheid der Bestvariante waren folgende Gründe massgebend:

- Der Strassenquerschnitt wurde bestimmt in der Abwägung zwischen der möglichst störungsfreien Begegnung von zwei Bussen bei Tempo 30 und möglichst grossen Trottoirs und Grünflächen.
- Der Parkdruck wurde als gering bewertet, da in den bestehenden Wohnbauten sehr viele Parkplätze vorhanden sind und in den Ersatzneubauten im Quartier unmittelbar nördlich des Katzenbachs zahlreiche neue Parkplätze errichtet wurden. Bei der angezielten baulichen Verdichtung des Quartiers können weitere Parkplätze errichtet werden. Daher werden alle Blaue Zone-Parkplätze zugunsten von Bäumen und Grünflächen mit gleichzeitig normgerechten Trottoirs aufgehoben.
- Bei der Kreuzung Seebacherstrasse waren die Lesbarkeit der Vorrangberechtigung der Seebacherstrasse als übergeordnete Verbindungsstrasse und eine attraktive, direkte und sichere Führung der VVR sowie der Schulwege ausschlaggebend.
- Die Lage der Haltestelle «Buhnstrasse» und «Schönauring» wurde möglichst wenig verändert, da damit möglichst kurze Wege für die Mehrzahl der Fahrgäste gewährleistet bleiben. Die Zusammenlegung der Wartebereiche der Haltestelle «Buhnstrasse» in der Seebacherstrasse wurde daher nicht weiterverfolgt.

- Die Baumallee leistet gegenüber der einreihigen Anordnung der Bäume den grössten Beitrag zur Hitzeminderung. Es wird hingenommen, dass die östliche Baumreihe über der Fernwärmeleitung liegt. Die Leitung soll wegen hoher Kosten nicht verlegt werden. Dafür werden eventuelle Einschränkungen bei der Langlebigkeit der Bäume und Fällungen / Neupflanzungen bei grundlegenden Sanierungsarbeiten der Leitung akzeptiert.

3.3 Fazit

Die Auswahl der Bestvariante ergibt sich aus dem Abwägungsprozess zwischen den betrieblichen Erfordernissen des Busbetriebs und der übergeordneten Zielerreichung einer Tempo 30-gerechten Strassenraumgestaltung mit Umsetzung des Alleenkonzepts und Maximierung der entsiegelten Flächen zur Hitzeminderung.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Fahrbahnbreite: Für die störungsfreie Begegnung von zwei Bussen ist eine Fahrbahnbreite von 6,10 m vorgesehen. An wichtigen Fussgängerquerungen (insbesondere Schulwege) wird der Strassenraum punktuell auf 4,20 m verengt, um die Einhaltung von Tempo 30 im Autoverkehr zu unterstützen und gleichzeitig die Behinderung der Busse so gering wie möglich zu halten.

Kreuzung Seebacherstrasse: Die Kreuzung wird unter Berücksichtigung der Anforderungen des Busverkehrs so kompakt wie möglich gestaltet. Die Strasse wird gemäss ihrer Funktion als übergeordnete Verbindungsstrasse zur Vorrangstrasse, was die Verständlichkeit der Strassenhierarchie fördert. Mittels Abbiegehilfe für Velos mit Schutzinsel wird eine direkte und sichere Führung der Velofahrenden entlang der VVR ermöglicht. Die Schutzinseln erleichtern zudem das Queren der Seebacherstrasse für Zufussgehende.

Behindertengerechte Bushaltestellen: Die Position der Bushaltestelle «Buhnstrasse» in heutiger Lage bedingt eine leichte Anpassung des Strassenverlaufs der Köschenrütistrasse, um eine behindertengerechte Gestaltung zu erzielen. Die Bushaltestelle der Linie 40 wird kompakt in der Seebacherstrasse ausgebildet und für einen Standardbus dimensioniert. Die Wartebereiche der unterschiedlichen Fahrtrichtungen der Haltestelle «Schönauring» liegen heute weit versetzt südlich und nördlich des Katzenbachs. Durch eine Anpassung des Strassenverlaufs kann die Haltestelle nordwärts vollständig behindertengerecht und die Haltestelle südwärts teilweise behindertengerecht (Kissenlösung) ausgestaltet werden. Die Wartebereiche werden südlich des Katzenbachs an einer neuen Platzfläche gebündelt; sie sind damit attraktiver und besser auffindbar.

Hitzeminderung: Es ist eine beidseitige Allee mit Grossbäumen in einem rund 2 m breiten Grünstreifen zur Versickerung des Regenwassers von den Trottoirs vorgesehen. Damit werden Stadtnatur und Stadtklima, die Aufenthaltsqualität sowie die Qualität für Zufussgehende verbessert.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Die Trottoirs sind beidseitig mindestens 2,40 m breit. Durch die punktuellen Verengungen der Fahrbahn wird der motorisierte Verkehr entlang der Köschenrütistrasse abgebremst und die Querungsdistanz für Zufussgehende verringert. Verengungen sind jeweils auf der Höhe der Schulweg-Querungen nördlich und südlich der Schule Heumatt vorgesehen und führen hier die bestehenden Fusswegverbindungen in Richtung Birchstrasse weiter. Eine weitere Verengung ist nördlich der Schwellistrasse vorgesehen im Bereich des bestehenden Ladens.

Da der Veloverkehr bei Tempo 30 verträglich im Mischverkehr geführt werden kann, wird in der Köschenrütistrasse auf einen Radstreifen zu Gunsten normgerechter Trottoirs und neuer Grünflächen verzichtet. Die Umsetzung der VVR Katzenbach - Seebach – Schwamendingen (entlang des Katzenbachs) und Opfikon - Seebach – Oerlikon (entlang Seebacherstrasse – Birchstrasse) wird erst mit den zukünftigen Umsetzungsstrecken realisiert. Am Knoten Seebacherstrasse wird mit einer Abbiegehilfe und einer

Schutzinsel die Querung der Kreuzung für Velofahrende sicher gestaltet. Die Schutzinseln erleichtern zudem das Queren für den Fussverkehr.

Entlang des Katzenbachs verläuft neben der VVR eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Mit der Gestaltung einer kleinen Platzfläche um den bestehenden Trinkbrunnen mit neuen Bäumen und Bänken wird eine Pausenfläche angeboten. Dafür wird die bestehende Wertstoffsammelstelle verlegt (siehe Kapitel 4.5). Die Platzfläche liegt zudem an der neu angeordneten Bushaltestelle «Schönauring».

4.3 Hitzeminderung

Asphaltierte Flächen werden auf das für die Erschliessung notwendige Minimum reduziert. 65 neue Bäume tragen massgeblich zur Hitzeminderung bei. Die Bäume stehen in blütenreichen Grünflächen, in denen das von den Trottoirs abfliessende Regenwasser verdunstet und versickert, was das Mikroklima weiter verbessert. In einzelnen Abschnitten muss wegen Zufahrten zu Parkplätzen auf privaten Parzellen auf Baumpflanzungen vorerst verzichtet werden. Die Lücken können jedoch im Zuge von Überbauungen geschlossen werden. Im Bereich der Köschenrütistrasse Nrn. 3 bis 7 müssen die Bäume zur Anfahrbarkeit durch die Feuerwehr in grossem Abstand gepflanzt werden.

4.4 Parkierung

Momentan sind 48 Blaue Zonen-Parkplätze als Längsparkplätze an der Köschenrütistrasse angeordnet. Das Kompensationspotenzial ist aufgrund von Ersatzneubauten im Quartier unmittelbar nördlich des Katzenbachs gross; zudem verfügt ein Grossteil der Wohnbauten an der Köschenrütistrasse über eigene Parkplätze. Bei der angezielten baulichen Verdichtung des Quartiers können weitere Parkplätze auf Privatgrund errichtet werden. Daher werden die Blaue Zone-Parkplätze in der Köschenrütistrasse zugunsten von normgerechten Trottoirs, Bäumen und Grünflächen zur Hitzeminderung sowie zur Versickerung von Regenwasser aufgehoben.

4.5 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung und die Zufahrten zu den Liegenschaften können unverändert gewährleistet werden.

Die bestehende Wertstoffsammelstelle wird an die Kreuzung Schwandenwiesen verlegt, um beim Katzenbach eine kleine Platzfläche freizuspielen (siehe 4.2).

Zürich, 5. April 2023 / gob

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

