



## **Erläuternder Bericht**

# **Öffentliche Planaufgabe gemäss § 13 Strassen- gesetz**

## **Zwischenbächen, Eulenweg**

Rautistrasse bis Vetterliweg

Bau Nr. 21803

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>3</b>
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Defizite / Potenziale	3
<b>2</b>	<b>Zielformulierung</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Variantenstudium</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Bestvariante</b>	<b>7</b>
4.1	Konzept	7
4.2	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	7
4.3	Hitzeminderung	7
4.4	Parkierung	7
4.5	Anlieferung und Entsorgung	7

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auslöser

Projektauslöser ist ewz Energiedienstleistung (ewz EDL). Es plant die Erschliessung des Gebiets Altstetten Ost mit Fernwärme. Der vorliegende Projektperimeter umfasst die Strasse Zwischenbächen im Abschnitt Rauti- bis Buchlernstrasse sowie den Eulenweg und die Erlenstrasse jeweils bis zum Vetterliweg. Der Eulenweg und die Erlenstrasse sind beides Privatstrassen.

## 1.2 Auftrag

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

- Neubau von Fernwärmeleitungen (Vor- und Rücklauf).
- Belagsersatz im Bereich Zwischenbächen, Kontrolle der Strassenentwässerung, Prüfung hitzemindernder Massnahmen.
- Erneuerung der Verteilleitungen sowie der Wasserversorgung im Eulenweg und in der Erlenstrasse zwischen Eulenweg und Haus Nr. 20.
- Prüfen einer Trottoirüberfahrt am Knoten Rautistrasse / Zwischenbächen sowie Klärung der Vortrittsverhältnisse Eulenweg / Zwischenbächen.

## 1.3 Defizite / Potenziale

### **Fussverkehr**

Heute gibt es in Zwischenbächen im Abschnitt Rauti- bis Buchlernstrasse beidseitig ein Trottoir. Zwischenbächen ist Teil einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Die Strasse soll gemäss dem Teilplan Entlastungssystem, einem Teil der Fachplanung Hitzeminderung, möglichst klimagerecht gestaltet werden.

### **Veloverkehr**

Im kommunalen Richtplan sind Zwischenbächen und der Eulenweg als bestehende Veloroute eingetragen und gehören zum Basisnetz. Die Erlenstrasse ist nicht Bestandteil des Veloroutennetzes.

### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Der gesamte Projektperimeter liegt in einer Tempo-30-Zone. In Zwischenbächen gibt es aktuell 7, im Eulenweg 27 und in der Erlenstrasse 19 Blaue-Zone-Parkplätze. Durch die neue Siedlung Zwischenbächen entsteht im Gebiet ein Kompensationspotenzial von 13 Blauen-Zonen-Parkplätzen.

**Hitzeminderung**

Mit Ausnahme der bestehenden Grünrabatte in Zwischenbächen und einiger Bäume auf den Privatgrundstücken gibt es momentan keine weiteren hitzemindernden Strassenelemente im Perimeter. Mit einer Umgestaltung könnten mehr versickerungsfähige Flächen sowie weitere Grünelemente wie etwa Bäume im öffentlichen Bereich realisiert werden.

**Gestaltung**

Die Parkplätze und die breite Fahrbahn lassen die ansonsten ruhig wirkende Tempo-30-Zone als verkehrsorientierte Strasse erscheinen. Da Zwischenbächen im Projektperimeter nicht ausschliesslich eine verkehrliche Funktion zu erfüllen hat und die Oberflächenparkierung kompensiert werden könnte, besteht ein grosses Potenzial, den Strassenraum hinsichtlich Nutzung und Hitzeminderung attraktiv aufzuwerten.

**Fotos Bestand**



*Blick Richtung Rautstrasse*



*Blick Richtung Buchlernstrasse mit best. Grünfläche*



*Blick auf Einmündungsbereich Rautstrasse*



*Blick Richtung Buchlernstrasse mit Einmündung Eulenweg*

## 2 Zielformulierung

Folgende Ziele wurden für die Projektierung der Strassen Zwischenbächen, Eulenweg und Erlenstrasse definiert:

- Belagsersatz in Zwischenbächen und Erneuerung der bestehenden Wasserleitung sowie Neubau eines Fernwärmetrasses.
- Hitze mindern und Stadtnatur fördern durch Vergrößerung des Grünvolumens, Entsiegelung und Beschattung.
- Förderung eines attraktiven Lebensraums.

### 3 Variantenstudium

Aufgrund des kurzen Projektabschnitts erfolgte die Oberflächengestaltung ohne ein explizites Variantenstudium. Die Grünrabatte wurde vergrössert, die Fahrbahnbreite einer Tempo-30-Zone-Ausgestaltung angepasst und der Einmündungsbereich Buchlernstrasse den örtlichen Gegebenheiten angeglichen.

Die Oberflächengestaltung erfolgte mehrheitlich im öffentlichen Bereich. Die geplanten Belagsrampen erfolgen zum Teil auch auf privatem Grund und sind separat noch mit den privaten Grundstückseigentümern abzusprechen.

## 4 Bestvariante

### 4.1 Konzept

Aufgrund der für eine Tempo-30-Zone zu breiten Fahrbahn erwies sich eine Vergrößerung der bestehenden Grünfläche als zielführend. So können hitzemindernde Massnahmen umgesetzt werden und auch der Verkehrssicherheit wird Rechnung getragen. Eine Änderung des Verkehrsregimes ist nicht vorgesehen.

### 4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Die Fussverkehrsbeziehungen werden durch die Vergrößerung der Grünrabatte mit zusätzlicher Bepflanzung und der Reduktion von Belagsfläche attraktiver gestaltet. Da der Strassenraum von allen Verkehrsteilnehmenden im selben Masse benutzt werden kann, wird auf explizite Massnahmen für den Veloverkehr verzichtet.

### 4.3 Hitzeminderung

Zur Hitzeminderung tragen sowohl die vergrösserte Grünfläche und die neu gepflanzten Bäume ihren Beitrag bei. Die Grünrabatte wird von bestehend 350 m<sup>2</sup> auf rund 740 m<sup>2</sup> vergrössert. Auf dieser Fläche soll ein Teil des Regenwassers versickert werden. Neun zusätzliche Bäume sollen den hitzemindernden Effekt verstärken.

### 4.4 Parkierung

In Zwischenbächen besteht ein Potenzial, Parkplätze auf öffentlichem Grund durch Parkierung auf Privatgrund zu kompensieren. Daher werden die sieben bestehenden Parkplätze zugunsten der Attraktivitätssteigerung des Strassenraums sowie der Umsetzung von hitzemindernden Massnahmen aufgehoben.

### 4.5 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung und Entsorgung sowie die Grundstückszugänge und Anforderungen für Blaulichtorganisationen sind mit dem neu gestalteten Strassenraum weiterhin gewährleistet.

Zürich, 20. April 2023 tazhae

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

