

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 3. April 2013

306. Dringliche Schriftliche Anfrage von Daniel Regli, Thomas Schwendener und 38 Mitunterzeichnenden betreffend Ausbau der Seebacherstrasse im Bereich der SBB-Unterführung, Optimierung der Verkehrsführung und der Sicherheit

Am 6. März 2013 reichten die Gemeinderäte Daniel Regli (SVP) und Thomas Schwendener (SVP) sowie 38 Mitunterzeichnende folgende Dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/75, ein:

Die Seebacherstrasse zwischen Hürstholz und Himmerstrasse befindet sich seit Jahren in einem schlechten Zustand. Auf der schmalen Strasse werden nun seit geraumer Zeit grössere VBZ-Busse eingesetzt. Das hat das Kreuzen von grossen Fahrzeugen (VBZ-Busse, Klein-Lastwagen, Traktoren) weitgehend verunmöglicht. Breitere Fahrzeuge weichen in Folge über den Strassenrand auf landwirtschaftlich bearbeitete Fläche aus. Die Strassenränder und angrenzende Grasnarben sind in einem lamentablen Zustand. Einzelne Signalisationspfosten sind umgefahren worden und liegen im freien Feld. Für Fussgänger und Zweiradfahrer gibt es auf dieser Strecke keinen sicheren Raum.

Das TED plant, die Seebacherstrasse im Bereich der SBB-Unterführung Hürstholz nächstens auszubauen. Die Fahrbahn soll dabei abgesenkt werden, um offenbar noch grösseren VBZ-Bussen die Durchfahrt zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie breit sind die VBZ-Busse, die an der Seebacherstrasse aktuell im Einsatz stehen?
2. Wie breit ist die Seebacherstrasse zwischen Hürstholz und Himmerstrasse?
3. Bis zu welcher Fahrzeug-Breite sind Gross-Fahrzeuge auf dieser Strecke aktuell zugelassen?
4. VBZ-Busse mit welcher Fahrzeug-Breite sind auf dieser Strecke künftig vorgesehen?
5. Wie ist es zu einer Verkehrsführung gekommen, die das angrenzende landwirtschaftlich genutzte Land derart in Mitleidenschaft zieht?
6. Warum werden die Schlaglöcher auf der Fahrbahn nicht umgehend repariert?
7. Warum duldet das TED offensichtliche Sicherheitsdefizite auf diesem Strassenabschnitt?
8. Welche baulichen Optimierungen/Anpassungen der Seebacherstrasse zwischen Hürstholz und Himmerstrasse sind für welchen Zeitpunkt vorgesehen?
9. Mit welchen Massnahmen kann die Situation an der Seebacherstrasse kurzfristig für Autofahrer, Zweiradfahrer, Fussgänger und benachbarte Landwirte verbessert werden?

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Linie 29 zwischen Seebach und Glaubtenstrasse wurde am 21. August 1989 in Betrieb genommen. Die attraktive und schnelle Tangentialverbindung zwischen den Quartieren Seebach und Affoltern beidseits der Bahnlinie wurde rasch zu einer der meistgenutzten Quartierbusverbindungen. Im Dezember 2005 wurde die Linienführung der Buslinie 75 verändert, was zusätzliche Fahrgäste aus dem Gebiet Buhnstrasse/Höhenring auf die Buslinie 29 brachte. Um die stetig wachsende Nachfrage abdecken zu können, setzten die Verkehrsbetriebe (VBZ) ab dem Frühling 1999 Midibusse vom Typ Neoplan N4007 anstelle der bisherigen Kleinbusse vom Typ Renault Master ein. Dieser Bustyp war von den Abmessungen her genau auf die Strassenverbindung zwischen Seebach und Glaubtenstrasse abgestimmt, insbesondere auf die beschränkte Durchfahrtshöhe der Bahnunterführung Hürstholz von 2,90 m. Auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 hin wurde die Strasse in der Unterführung Hürstholz provisorisch leicht abgesenkt und die Durchfahrtshöhe auf 3 m angehoben, um den Betrieb mit der neuen Midibusgeneration vom Typ MAN A35 zu ermöglichen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1: Die aktuell auf der Linie 29 eingesetzten Midibusse der Verkehrsbetriebe (VBZ) vom Typ MAN A35 sind 2,38 m breit. Sie sind damit nur unwesentlich breiter als die bis Dezember 2011 eingesetzten Midibusse vom Typ Neoplan N4007 mit 2,30 m Breite.

Zu Frage 2: Die Breite der Seebacherstrasse im Abschnitt zwischen Hürstholz und Himmerstrasse variiert. Die Strassenparzellenbreite beträgt rund 4,8 m, die Fahrbahn ist stellenweise bis 5,6 m breit.

Zu Frage 3: Auf dem entsprechenden Strassenabschnitt besteht keine Beschränkung der Höchstbreite. Zugelassen sind alle Fahrzeuge bis zur gesetzlich erlaubten Höchstbreite von 2,60 m (Art. 64 Verkehrsregelnverordnung). In der Regel überschreiten aber Fahrzeuge mit 2,60 m Breite die aktuelle Höhenbeschränkung in der Bahnunterführung Hürstholz, womit deren Durchfahrt faktisch unterbunden ist.

Zu Frage 4: Bei den VBZ ist in absehbarer Zeit keine Veränderung beim Fahrzeugeinsatz geplant, auf der Linie 29 werden weiterhin die 2,38 m breiten Midibusse vom Typ MAN A35 eingesetzt.

Zu Frage 5: Die Seebacherstrasse dient der Erschliessung von Siedlungsgebiet in Seebach und als Verbindung zwischen Seebach und Neuaffoltern. Es handelt sich um eine regional klassierte Fahrstrasse, die dazu dient, Durchgangsverkehr aufzunehmen und diesen so von den Quartierstrassen fernzuhalten. Bei Überlastungen und Störungen auf dem Nordring ist die Seebacherstrasse eine mögliche Achse für den Ausweichverkehr, speziell für den Zielverkehr nach Seebach. Trotzdem ist sie heute mit einer Querschnittsbelastung von rund 350 Fahrzeugen in den Spitzenstunden relativ gering befahren.

Die heutige Situation entwickelte sich über viele Jahrzehnte hinweg. Während die Strasse ursprünglich den verkehrlichen Anforderungen genügen konnte, entstand durch die Entwicklung zu immer grösseren Fahrzeugen und dem gleichzeitigen Entstehen einer veränderten Verkehrskultur die heute nur knapp genügende Situation. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Der Querschnitt ist ausserhalb des Siedlungsgebiets von Seebach bis zur Binzmühlestrasse so ausgelegt, dass Personenwagen mit verringerter Geschwindigkeit kreuzen können. Einzig bei Begegnungen zwischen zwei Bussen oder einem Bus und einem Lastwagen muss auf den unbefestigten Randbereich ausgewichen werden.

Um aber nicht mehr Verkehr, insbesondere Ausweichverkehr von der Autobahn, anzuziehen und trotzdem den Anwohnenden und dem ortsansässigen Gewerbe die Verkehrsverbindung aufrecht zu erhalten, wurde bisher bewusst auf einen Ausbau der Strasse verzichtet. Dies umso mehr, als die Strasse im Richtplan zur Umklassierung nach einem Ersatzbau vorgesehen ist.

Zu Frage 6: Bestehende Schlaglöcher werden laufend durch das Tiefbauamt repariert, sofern es die Witterung erlaubt. Für dauerhafte, grossflächige Belagsreparaturen braucht es allerdings Temperaturen von mindestens 10°C. Bei ungeeigneten Witterungsverhältnissen erfolgen Notreparaturen mit einem provisorischen Belag. Diese Stellen werden aber rasch wieder schadhaft.

Auch die Bankette, die beim Kreuzen durch Fahrzeuge befahren und beschädigt werden, werden durch die Baugruppen des Tiefbauamts laufend überwacht und bei Bedarf saniert.

Zu Frage 7: Aus Sicht der Stadt ist die Strassenraumgestaltung in der heutigen Art und mit den vorgesehenen kleineren Anpassungen für die Absenkung zweckmässig (vgl. Antwort zu Frage 8).

Zu Frage 8: Im Bereich der SBB-Unterführung ist zurzeit ein Projekt zur definitiven Absenkung der Fahrbahn in Vorbereitung, damit bei künftigem Bedarf oder in betrieblichen Ausnahmesituationen auch die Durchfahrt mit Standardbussen möglich ist. Die Haltestelle Hürstholz soll an die Bedürfnisse von Menschen mit einer Behinderung angepasst und die Kreuzungsverhältnisse vor und nach der Unterführung sollen verbessert werden. Im Rahmen der öffentlichen Projektauflage wurde aus dem Quartier der Verzicht auf das Erstellen von

Ausweichstellen verlangt. Die Bereinigung des Projekts läuft. Der Baubeginn ist im Jahr 2013 geplant.

Zu Frage 9: Mit den betroffenen Landwirten soll Kontakt aufgenommen werden, um gemeinsam geeignete Massnahmen zu finden. Für Zufussgehende und Radfahrende besteht vom Hürstholz bis zum Friedhof Schwandenholz nördlich der Seebacherstrasse ein rege genutzter Flurweg mit befestigtem Belag als Alternative. Die Seebacherstrasse ist grundsätzlich im fraglichen Abschnitt übersichtlich. Mit Ausnahme der Unterhaltsmassnahmen besteht aus Sicht der Stadt kein kurzfristiger Handlungsbedarf.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti