



Erläuternder Bericht

**Öffentliche Planaufgabe
gemäss § 13
Strassengesetz**

**Allmendstrasse, Vorplatz Bahnhof
Brunau**

Brunastrasse bis Allmendsteg

Bau Nr. 21066

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Defizite / Potenziale	3
2	Zielformulierung	5
3	Variantenstudium	6
3.1	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	9
4.6	Passerelle	9
4.7	Ersatzbushaltestelle	9

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG (SZU) plant für das Jahr 2028 einen Doppelspurausbau und den hindernisfreien Umbau der Haltestelle «Brunau». Hierbei sollen die Perrons neu mittig angeordnet werden und die gesamte Haltestelle einige Meter stadtauswärts in Richtung Manegg verschoben werden. Durch den Umbau der Haltestelle werden neue Zugänge für den Fuss- und Veloverkehr benötigt und der Vorplatz muss neugestaltet werden. Hierfür wurde in einer Vorstudie, in enger Abstimmung mit der Planung der SZU, der vorliegende Gestaltungsvorschlag erarbeitet. Die Passerelle hat ihr Lebensende bald erreicht und entspricht nicht den Anforderungen an eine hindernisfreie Verbindung. Deshalb wurde für den Neubau der Passerelle ebenfalls eine Vorstudie durchgeführt.

1.2 Auftrag

Für die Stadt Zürich ergeben sich aus der Ausgangslage folgende Aufträge:

- Neue Gestaltung der Zugänge Bahnhof Brunau und Passerelle
- Neubau der Passerelle Station Brunau gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG)
- Ausbau der Veloverbindung gemäss den Standards einer Velovorzugsroute (VVR) für die künftige Umsetzung der VVR Leimbach-Brunau
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Umsetzen von Massnahmen zur Hitzeminderung
- Erstellen einer hindernisfreien Haltekante für Bahnersatzbusse
- Gewährleisten der Anlieferung und des Güterumschlages für Gewerbe und Privatgrundstücke

1.3 Defizite / Potenziale

Die heutigen Zugänge zum Bahnsteig sowie zur Passerelle erfüllen nicht die Anforderungen des BehiG. Die Aufenthaltsflächen weisen eine geringe Qualität auf. Die hier betrachtete parallele Achse zur Allmendstrasse dient der Erschliessung der anliegenden Gewerbe / Dienstleistungen an der Allmendstrasse Nrn. 5-9 sowie als Zufahrt zu den insgesamt 52 Parkplätzen – 37 gebührenpflichtige weisse Parkplätze sowie 15 Blaue-Zone-Parkplätze.

Für den Veloverkehr ist aus der Richtung Manegg ein Velostreifen markiert. Richtung stadtauswärts besteht keine Markierung. Vor dem Bahnsteig und oberhalb der Passerelle stehen heute insgesamt 38 Veloparkplätze bereit.

Für Zufussgehende steht ein Trottoir zur Verfügung. Dessen Breite variiert zwischen 3,40 m und 3,88 m. Einzig an der Gebäudeecke Kreuzung Allmend-/Brunaustrasse weist das Trottoir lediglich eine Breite von 0,80 m auf. Über eine Personenunterführung besteht eine Verbindung zur Allmend.

Entlang der Allmendstrasse stehen beidseitig Pappelreihen. Die Muggenbülstrasse wird von einer Abfolge äusserst hoher, alter Bäume gesäumt.

Anlieferung:

Im Perimeter sind keine öffentlichen Anlieferungsfelder vorhanden. Der Güterumschlag erfolgt heute auf Privatgrund oder auf unmarkierten Flächen auf dem Trottoir und der Fahrbahn.

Passerelle:

Die bestehende Passerelle Brunau für den Fussverkehr, welche die beiden Gleise der SZU überquert, muss an die neuen Bedürfnisse angepasst werden. Aufgrund ihres Alters und Zustandes ist ein Ersatz unumgänglich.

2 Zielformulierung

Für den Projektperimeter wurden folgende übergeordnete Ziele formuliert:

- Die Zugänge zum Bahnhof Brunau, zum Quartier, zur Passerelle und zur Personenunterführung werden gemäss dem BehiG neu konzipiert und gestaltet. Besonders wichtig ist eine sichere und übersichtliche Führung von der Passerelle sowie von den bestehenden Unterführungen und Abstellplätzen zum Bahnhof.
- Die Anforderungen der VVR gemäss den Standards der Stadt Zürich werden umgesetzt, so dass die Anbindung von der GreenCity / Manegg Richtung Innenstadt sichergestellt werden kann.
- Es werden zusätzliche Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt.
- Die Flächen werden wo immer möglich entsiegelt und im ganzen Projektgebiet werden hitzemindernde Massnahmen umgesetzt.
- Der Vorplatz des Bahnhofs Brunau weist durch eine ansprechende Platzgestaltung sowie Massnahmen zur Hitzeminderung eine hohe Aufenthaltsqualität auf.
- Für den Schienenersatzverkehr wird eine Ersatzhaltestelle gemäss den Standards des BehiG sowie Wartebereiche geplant.
- Die Anlieferung und die Ausfahrt des Gewerbes mittels LKW werden berücksichtigt und aufrecht erhalten.

3 Variantenstudium

Die Zugänge zum Bahnhof Brunau und damit die Lage des Vorplatzes werden durch das Bauprojekt der SZU bestimmt. Die Stadt hat im Rahmen der Vorstudie mehrere Gestaltungsvarianten untersucht.

In allen Varianten wird das System mit einer Parallelstrasse zur Allmendstrasse beibehalten. Die Parallelstrasse wird für den motorisierten Individualverkehr (MIV) benötigt, um die angrenzenden Liegenschaften zu erschliessen. Die geprüften Varianten unterscheiden sich in folgenden Aspekten:

- Die Lage der Ausfahrt auf die Allmendstrasse
- Die Lage der Ersatzbushaltestelle
- Die Gestaltung des Vorplatzes / der Fuss- und Veloführung zwischen Passerelle

Für die Passerelle wurden verschiedene Abgänge (Treppenformen, Rampen, Lift) geprüft. Zusätzlich wurden erste konstruktive Varianten und Materialisierungen gegeneinander abgewogen.

Passerelle:

Auf Basis eines Variantenstudiums mittels Nutzwertanalyse resultiert als Bestvariante eine integrale Brückenkonstruktion aus vorgespanntem Beton mit Vorteilen bei der Dauerhaftigkeit und der Wirtschaftlichkeit im Vergleich zu Varianten in Stahl oder Holz. Die Bauausführung ist konventionell in Ortbeton und mithilfe von Lehr- und Schutzgerüsten über der Bahn vorgesehen, die notwendigen Abstände beim Bau und der Nutzung wurden beim Entwurf berücksichtigt.

3.1 Fazit

Mit der Verlegung der heutigen Ausfahrt in Richtung Stadt können weiterhin das Gewerbe sowie alle privaten Grundstücke erschlossen werden. Die bestehenden Senkrechtparkfelder sind im Konflikt mit der Umsetzung eines sicheren Veloverkehrsangebots. Gleichzeitig wird mit der Aufhebung der öffentlichen Parkplätze Platz geschaffen für eine attraktive Fussverkehrsführung und einer ansprechenden Platzgestaltung sowie für zusätzliche Grünräume. Zudem reduziert die neue Aufteilung des Raumes den MIV auf das kleinste notwendige Mass, was in Einklang mit den Anforderungen der VVR steht.

4 Bestvariante

Neben den unter Punkt «3 Variantenstudium» aufgeführten Merkmalen der Bestvariante beinhaltet diese nachfolgenden Aspekte:

4.1 Konzept

Die neue Passerelle ermöglicht eine hindernisfreie Erschliessung des Vorplatzes des neuen Bahnhofs Brunau. Sie liegt leicht versetzt gegenüber der heutigen Lage und schliesst hindernisfrei an die Muggenbühlstrasse an. Danach führen eine Treppe und ein Lift hinunter auf die Ebene des Vorplatzes. Zufussgehende werden sicher und übersichtlich von der Passerelle sowie den bestehenden Unterführungen und Abstellplätzen zum Bahnhof geführt.

Fuss- und Veloverkehr erhalten beide angemessen Platz und können getrennt voneinander geführt werden.

Der gesamte Grünbereich zwischen Wegführung und Veloverbindung ist als multifunktionaler, stark begrünter Bereich angelegt. Auf Seite Passerelle ist unter den Bäumen eine schattige Ruhezone mit Bänken angedacht. Auf Seite Zugang Bahnhof SZU sind unter Bäumen Veloparkplätze positioniert. Die Aufwertung des Vorplatzes spiegelt seine stadtweite Bedeutung gemäss Bedeutungsplan der Stadt Zürich wider.

Die Ausfahrt auf die Brunaustrasse wird nach Norden verschoben, so dass im Bereich des neuen Zugangs zur SZU-Haltestelle ausreichend Platz für die Führung der Zufussgehenden und eine separate Veloführung geschaffen werden kann. Die Verlegung der Ausfahrt ermöglicht weiterhin eine zweckmässige Erschliessung und einen logistischen Betrieb und reduziert Umwegfahrten.

Die Ersatzbushaltestelle an der Allmendstrasse erfüllt alle betrieblichen Anforderungen und kann gut von der Haltestelle Brunau, der Passerelle sowie der Personenunterführung erreicht werden.

Die Beleuchtung wird in der weiteren Projektierung bestimmt werden.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Fussverkehr

Ab Passerelle führt ein Trottoir zum neuen Zugang des Bahnhofs Brunau. In Richtung Brunaustrasse kann weiterhin das bestehende Trottoir genutzt werden.

Die Querung über die Brunaustrasse wird optimiert, sodass ausreichende Wartebereiche entstehen.

Veloverkehr

Die Velofahrenden werden im Projektgebiet auf einer separaten Fahrbahn unabhängig von der Hauptfahrbahn der Allmendstrasse geführt. Die Veloführung ist getrennt vom Fussverkehr. Somit kann dieses Teilstück zu einem späteren Zeitpunkt in die VVR Leimbach-Brunau integriert werden.

Die Querung der Brunaustrasse erfolgt über eine neue Velofurt.

In Richtung Stadt kann die bestehende Rampe an der Sihl genutzt werden. Um die Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr zu reduzieren, wird die Fläche für den Fuss- und Veloverkehr bei der Brunaustrasse deutlich vergrössert.

Entlang der Gebäude Allmendstrasse Nrn. 5-9 wird die Veloverbindung vom MIV mitgenutzt. Die MIV-Verbindung dient der Erschliessung der direkt angrenzenden Grundstücke und ist daher sehr schwach belastet. Die Anlieferung des Gewerbes erfolgt ebenfalls über diesen Abschnitt. Weiter südlich wird der Veloweg nur von einzelnen Betriebs- oder Unterhaltsfahrzeugen der SZU mitgenutzt.

Ab der neuen Personenunterführung in Richtung Süden verbleibt die Veloführung wie im Bestand.

4.3 Hitzeminderung

Die bestehenden Bäume werden so weit wie möglich erhalten. Auf den neuen Grünflächen können bis zu 70 neue Bäume gesetzt werden, welche in Baumgruppen angeordnet werden. Attraktive beschattete Aufenthalts- und Bewegungsräume entstehen. Mit der Verlegung der Ausfahrt und der Aufhebung der Parkplätze werden Flächen freigespielt, die entsiegelt und begrünt werden können. Der Gehbereich von der Passerelle zur Rampe soll nach Möglichkeit mit einem sickerfähigen Belag, der die Anforderungen des BehiG erfüllt, versehen werden. Die genaue Materialisierung wird im Bauprojekt festgelegt werden.

4.4 Parkierung

An der Parallelstrasse zur Allmendstrasse werden insgesamt 33 weisse gebührenpflichtige sowie 15 Blaue-Zone-Parkplätze aufgehoben. Der frei werdende Platz wird zu Gunsten des Veloverkehrs sowie zusätzlichen Grünflächen genutzt. An der Muggenbühlstrasse werden drei Blaue-Zone-Parkplätze für die Pflanzung von zwei Bäumen und für Veloparkplätze aufgehoben.

Beim Zugang zur neuen Personenunterführung werden 42 Veloabstellplätze erstellt. An der Muggenbühlstrasse werden die 14 bestehenden Veloabstellplätze neu angeordnet.

Zu Gunsten eines breiteren Trottoirs beim Zugang der neuen Passerelle werden auch drei Parkplätze auf der städtischen Liegenschaft an der Muggenbühlstrasse aufgehoben.

4.5 Anlieferung und Entsorgung

An der Parallelstrasse zur Allmendstrasse ist ein Güterumschlagsfeld vorgesehen. Es kann für Anlieferungen der Gebäude Nrn. 5a-9 genutzt werden. Die Anlieferungen finden heute auf der Fahrbahn oder auf dem Trottoir statt. Ab dem Rechtsabbiegestreifen auf der Allmendstrasse kann mit kleineren Lastwagen (VSS Typ A, Kehrlichfahrzeug) oder Sattelzügen zugefahren werden. Grössere Lastwagen müssten, wie im Bestand, ab dem mittleren Fahrstreifen der Allmendstrasse abbiegen. Die Gebäudeumfahrt der Gebäude Nrn. 5a-9 mit Zufahrt ab der Brunaustrasse ist weiterhin möglich. Die Wegfahrt auf die Allmendstrasse ist für alle Fahrzeugtypen befahrbar.

Betriebs- und Unterhaltsfahrzeuge der SZU können für Unterhaltsarbeiten beim Bahnhof SZU den Veloweg mitbenutzen. Kleinere Fahrzeuge können von Norden zufahren oder im Bereich der Busbucht direkt auf die Allmendstrasse ausfahren. Falls im Ausnahmefall eine Zufahrt mit Lastwagen erforderlich ist, kann die Zufahrt bei der Abzweigung des Velowegs von der Allmendstrasse aus Richtung Süden und die Wegfahrt über die lichtsignalgeregelte Ausfahrt erfolgen.

4.6 Passerelle

Der Ersatzneubau der Passerelle besteht aus einem kompakten Lift- und Treppenturm auf Seite Brunau sowie einer seitlich angeordneten, etwa 24,5 m weit spannenden Passerelle, die die Verbindung zum höher gelegenen Quartier Wollishofen sicherstellt.

4.7 Ersatzbushaltestelle

Die Ersatzbushaltestelle wird in einer Bucht möglichst nahe an der neuen Personenunterführung angeordnet. Für die Zufahrt aus Richtung Stadt / Norden wird eine separate Verbindung zur Allmendstrasse um die bestehenden Parkplätze unter der Autobahnbrücke erstellt. Der erforderliche Warteplatz für einen zusätzlichen Ersatzbus wird in der Verbindung zwischen den zwei Fahrrichtungen der Allmendstrasse angeordnet.

Zürich, 01.11.2023 scz

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

