



Erläuternder Bericht

**Öffentliche Planaufgabe
gemäss § 13
Strassengesetz**

Regensdorferstrasse

Haltestelle Heizenholz

Bau Nr. 22668

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	7
3.3	Fazit	7
4	Bestvariante	9
4.1	Konzept	9
4.2	Öffentlicher Verkehr	9
4.3	Hitzeminderung	9
4.4	Lärmschutz	10
4.5	Parkierung	10
4.6	Anlieferung und Entsorgung	10

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Die heutige Bushaltestelle «Heizenholz» entspricht nicht den Anforderungen und Bedürfnissen einer hindernisfreien Haltestelle gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3) und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.34). Mit dem vorliegenden Projekt soll eine hindernisfreie Ausgestaltung der Haltestelle geprüft und umgesetzt werden.

1.2 Auftrag

Das vorliegende Oberflächenprojekt umfasst folgende Massnahmen:

- Umsetzung hindernisfreier Bushaltekanten
- Anpassen der Haltestelleninfrastruktur und Ersatz einer Wartehalle
- Belagssanierung im Bereich der heutigen Wendeschlaufe
- Umsetzung von hitzemindernden Massnahmen
- Schutz der bestehenden Grünflächen und Bäume

1.3 Defizite / Potenziale

Die Haltestelle «Heizenholz» besteht heute aus drei Haltekanten, die alle nicht die Anforderungen einer hindernisfreien Haltestelle erfüllen.

Haltekante in der Wendeschlaufe (Bus Nr. 89, stadtauswärts):

Die Haltekante liegt in einer Geraden und könnte grundsätzlich mit einer hohen Haltekante ausgeführt werden. Die Anfahrt müsste dazu begradigt werden, um ein korrektes Anfahren an das Zürich-Bords zu ermöglichen.

Haltekante in der Regensdorferstrasse (Bus Nr. 46, stadteinwärts):

Die Haltekante befindet sich heute in einem Radius und müsste für die Umsetzung einer durchgehend hohen Kante begradigt werden. Dies gilt auch für die Anfahrt des Busses, damit dieser optimal an das Zürich-Bord zu liegen kommt.

Haltekante in der Regensdorferstrasse (Bus Nr. 46, stadtauswärts):

Die heutige Bushaltestelle liegt bereits in einer Geraden und müsste lediglich leicht verschoben werden, um ein korrektes Anfahren an das Zürich-Bord zu ermöglichen. Zudem müsste die Haltekante etwas verlängert werden, sodass das hindernisfreie Ein- und Aussteigen bei Standardbussen gewährleistet ist.

2 Zielformulierung

Aufgrund der Auswertung der vorgängig festgestellten Defizite oder den verschiedenen Bedürfnissen der involvierten Parteien wurden folgende Ziele definiert:

- Umsetzung einer hindernisfreien Bushaltestelle
- Erstellen durchgehend hoher Haltekanten mit Zürich-Bord 22 cm
- Anpassen der Haltestelleninfrastruktur an neue Gegebenheiten
- Entsiegelung nicht mehr benötigter Flächen im Strassenbereich und Pflanzen von zusätzlichen Bäumen im Projektperimeter

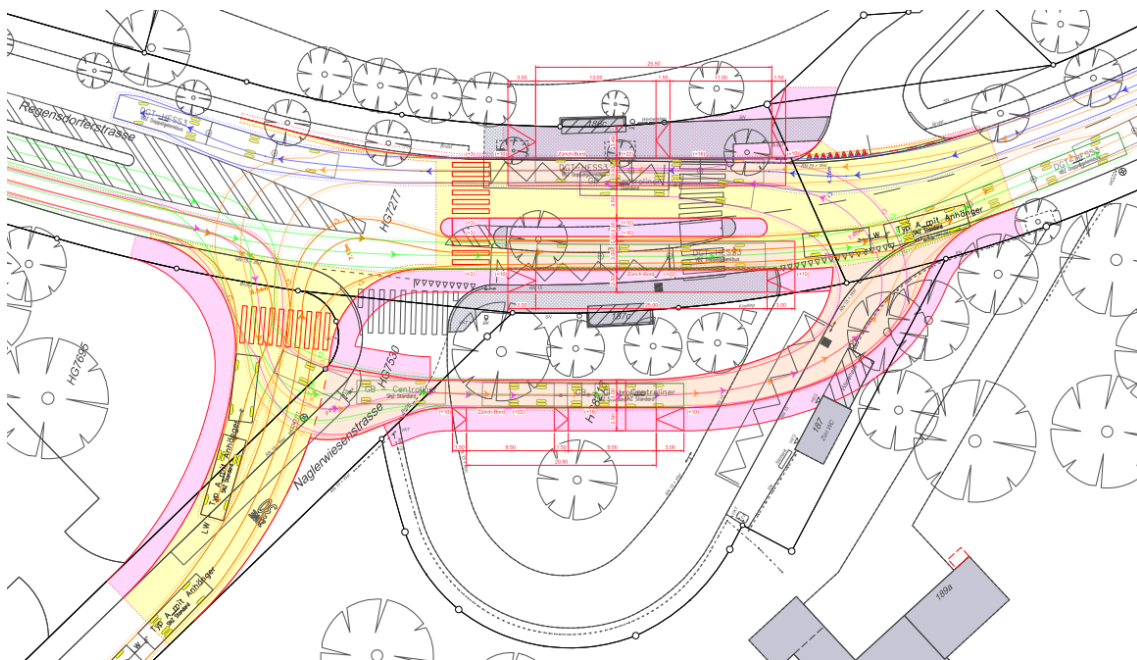
3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung

Die Situationsanalyse hat gezeigt, dass die Umsetzung von hindernisfreien Haltekanten an den bestehenden Standorten nur mit massiven Eingriffen im Bereich der Strasse oder der Grünflächen umsetzbar wäre. Zudem hat sich gezeigt, dass die Haltestelle in der Wendeschleife keine durchgehend hohe Haltekante zulässt. Die für die Ausfahrt notwendige Schleppkurve führt zu einem Überwischen der Haltekante und würde bei einem Zürich-Bord von 22 cm zu Beschädigungen an der Buskarosserie führen. Anhand der Projektziele wurden in einem nächsten Schritt drei Varianten ausgearbeitet:

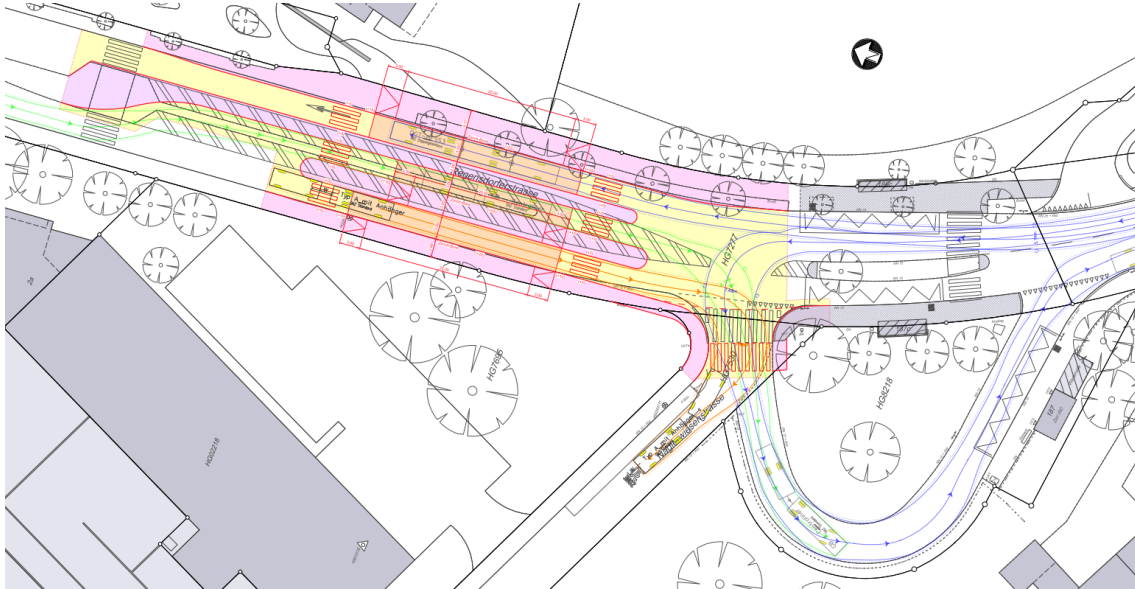
Variante 1:

Die beiden Haltekanten in der Regensdorferstrasse verbleiben an der heutigen Lage, werden aber begradigt und verlängert. Die Haltestelle in der Wendeschleife wird neu parallel zur Regensdorferstrasse angeordnet. Der Einmündungsbereich der Naglerwiesenstrasse wird an die neue Situation angepasst.



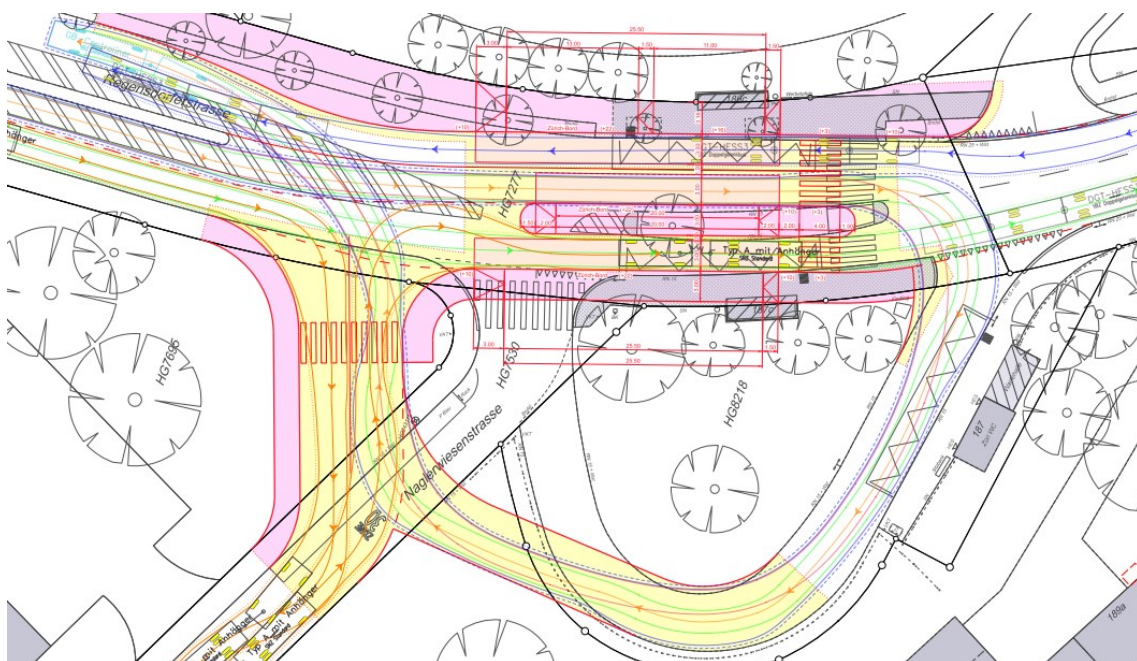
Variante 2:

Die Haltestelle wird verschoben und an neuer Lage in der Regensdorferstrasse angeordnet. Die Fahrbeziehungen der Buslinie 46 bleiben grundsätzlich gleich. Die Buslinie 89 hält neu vor der Wendeschleife. Da es sich um eine Endhaltestelle handelt wird die Haltekante zwischen den beiden Haltestellen der Linie 46 angeordnet, um so den motorisierten Individualverkehr (MIV) während der Wartephase nicht zu behindern. Nach abwarten der vorgegebenen Haltezeit verkehrt der Bus via heutige Wendeschleife zurück auf die Regensdorferstrasse und fährt stadtauswärts.



Variante 3:

Die beiden Haltekanten in der Regensdorferstrasse verbleiben an der heutigen Lage, werden aber begradigt und verlängert. Die Haltestelle in der Wendeschleife wird neu in der Regensdorferstrasse angeordnet und liegt zwischen den beiden Haltekanten der Linie 46. Der Bus der Linie 89 steht für die Dauer der Wartezeit, aufgrund der Endhaltestelle, in der Regensdorferstrasse. Im Anschluss fährt er via heutiger Wendeschleife zurück in die Regensdorferstrasse und fährt weiter stadtauswärts. Der Einmündungsbereich der Naglerwiesenstrasse wird an die neue Situation angepasst.



3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Variante 1:

Durch die Begradigung der Haltekanten in der Regensdorferstrasse oder der Neuordnung der Haltestelle in der Wendeschleife sind massive Eingriffe in bestehende Grünflächen erforderlich. Zudem wären die Bäume im Bereich der Wendeschleife durch die Massnahmen stark gefährdet. Die Naglerwiesenstrasse müsste im Einlenkerbereich angepasst werden, was einen Landerwerb zur Folge hätte. Dieser befindet sich teilweise ausserhalb der festgesetzten Baulinie, die angepasst werden müsste. Zudem wären aufgrund der Schleppkurven nicht alle Haltekanten auf die volle Länge hindernisfrei ausbaubar. Darüber hinaus müsste die WC-Anlage für das Fahrpersonal oder das öffentliche WC zurückgebaut werden.

Variante 2:

Für die Umsetzung der Variante sind lediglich Eingriffe im heutigen Strassenbereich notwendig. Die Verschiebung an den geplanten Standort führt automatisch zu einer Begradigung der verschiedenen Haltekanten, sodass diese durchgehend mit einem Zürich-Bord auf 22 cm ausgebildet werden können. Einzig der Wartebereich der Busse der Linie 89 in der Mitte der Strasse wird als kritisch beurteilt. Bei der Wegfahrt Richtung Wendeschleife kommt es zu einer für die Stadt Zürich ungewohnten Situation. Durch das Abbiegen des Busses aus Mittellage nach rechts entsteht ein Konfliktpunkt oder kommt es zu unklaren Vortrittsverhältnissen, was bei der Beurteilung als Sicherheitsrisiko eingestuft wurde. Die WC-Anlage für das Fahrpersonal oder das öffentliche WC könnten grundsätzlich beibehalten werden, aufgrund der Entfernung zum Haltestellenbereich dürfte sich dies in der Praxis als ungünstig erweisen.

Variante 3:

Die Haltekanten in der Regensdorferstrasse werden begradigt und können durchgehend mit einem Zürich-Bord auf 22 cm ausgebildet werden. Dies führt wie in Variante 1 zu einer Anpassung des Einlenkerbereichs der Naglerwiesenstrasse. Zudem müsste hier der Anschluss an die Wendeschleife zusätzlich angepasst werden. Analog zur Variante 1 ist hier ein Landerwerb oder die Anpassung der Baulinie notwendig. Der Eingriff in die Grünfläche könnte hier innerhalb der Wendeschleife kompensiert werden. Durch den ebenfalls in der Regensdorferstrasse angeordneten Wartebereich für den Bus Nr. 89, entsteht der gleiche Konflikt wie bereits in Variante 2 beschrieben. Auch hier entsteht ein erhöhtes Unfallrisiko. Die WC-Anlage für das Fahrpersonal oder das öffentliche WC können beibehalten werden.

3.3 Fazit

Aus den oben aufgeführten Gründen konnte keine Variante restlos überzeugen und es wurde nach weiteren Optimierungen gesucht. Für die weitere Projektierung wurde

festgehalten, dass Variante 2 als Grundlage dienen soll. Folgende Rahmenbedingungen sollten bei der Projektentwicklung berücksichtigt werden:

- Verkehrssicherheit muss für alle Teilnehmer*innen gewährleistet sein
- Eingriffe in Grünflächen sind auf ein Minimum zu reduzieren
- Erhalt der bestehenden Bäume hat hohe Priorität
- WC-Anlage für Fahrpersonal soll besser erreichbar sein
- Zusätzliche Baumpflanzungen ermöglichen

Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse aus den Varianten 1 bis 3 und den oben aufgeführten Anforderungen an das Projekt konnte eine Bestvariante erarbeitet werden, welche die Projektziele mehrheitlich erfüllt.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Die Bushaltestelle «Heizenholz» wird neu sowohl für die Linie Nr. 46 als auch die Linie Nr. 89 in der Regensdorferstrasse angeordnet. Im Unterschied zu heute kann der stehende Bus auch stadtauswärts nicht mehr überholt werden. Da die Buslinie Nr. 89 hier ihre Endhaltestelle hat, wird das Busregime angepasst. Neu wird der Bus Nr. 89 die Fahrgäste an der neuen Haltestelle aussteigen lassen und anschliessend in die bestehende Wendeschleife fahren. Die heutige Haltestelle in der Schleife wird neu als Warteraum für den Bus genutzt. Nach Ablauf der Wartezeit fährt der Bus zurück in die Regensdorferstrasse oder neue Haltestelle «Heizenholz», um die wartenden Fahrgäste aufzunehmen.

Durch die Anpassungen am Strassenquerschnitt werden die Fahrspuren auf je 3,25 m verschmälert. Zwischen den beiden Fahrspuren entsteht eine grosszügige Grünfläche mit einer Baumreihe. In den Seitenbereichen werden die Gehweg- oder Haltestellenflächen ebenfalls vergrössert und bieten Platz für zusätzliche Bäume und Grünflächen. Im südlichen Bereich entsteht eine neue Fussgängerquerung, die einen sicheren Zugang zu den Haltestellen bietet.

4.2 Öffentlicher Verkehr

Die Haltekanten der neuen Haltestelle «Heizenholz» können durchgehend mit einem Zürich-Bord von 22 cm Höhe ausgeführt werden und ermöglichen so einen stufenlosen Einstieg in den Bus. Des Weiteren wird der Haltebereich mit einer Betonplatte ausgeführt. Sowohl stadteinwärts wie auch stadtauswärts wird die Haltestelle mit einer Wartehalle ausgerüstet. Die weitere Möblierung erfolgt analog zu den heutigen Haltestellen.

4.3 Hitzeminderung

Mit dem vorliegenden Projekt werden im Projektperimeter 3 Bäume gefällt, da diese einerseits im Bereich der neuen Bushaltestelle «Heizenholz» stadtauswärts zu liegen kommen oder ersetzt werden müssen. Im Gegenzug können durch die Neugestaltung des Strassenquerschnitts 11 neue Bäume gepflanzt werden, sodass wir eine Bilanz von plus 8 Bäumen ausweisen können. Sämtliche Baumgruben sollen zudem unterirdisch durch den Einbau von Baums substrat verbunden werden, um beste Voraussetzung für die Bäume zu schaffen. Weiter kann zwischen den beiden Fahrspuren eine grosszügige Grünfläche geschaffen werden, da die heutige Sperrfläche im Fahrbahnbereich nicht mehr benötigt wird.

4.4 Lärmschutz

Die Immissionsgrenzwerte bezüglich des Lärms werden im betroffenen Abschnitt grösstenteils eingehalten. Lediglich im Bereich der Liegenschaft Regensdorferstrasse Nr. 150 werden die Werte minimal überschritten. Nach Umsetzung der baulichen Massnahmen sind keine erhöhten Lärmimmissionen zu erwarten. Des Weiteren wird das Projekt aufgrund der baulichen Massnahmen als «keine wesentliche Änderung» eingestuft und somit sind keine Lärmschutzmassnahmen vorgesehen.

4.5 Parkierung

Das Projekt tangiert keine öffentlichen Parkplätze, weshalb die Bilanz neutral bleibt.

4.6 Anlieferung und Entsorgung

Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften oder Grundstücke bleibt unverändert. Durch das Projekt werden keine Güterumschlagsfelder tangiert. Das heutige Verkehrskonzept bleibt grundsätzlich bestehen.

Zürich, 14.05.2024 bus

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

