



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Regensdorferstrasse

Regensdorferstrasse 4 bis 109

Bau Nr. 15103

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite / Potenzial	4
2	Zielformulierung	5
3	Mitwirkung der Bevölkerung	6
4	Projektbescrieb	7
4.1	Variantenstudium	7
4.2	Konzept	8
4.3	Fussverkehr	10
4.4	Veloverkehr	10
4.5	Öffentlicher Verkehr	11
4.6	Hitzeminderung	11
4.7	Lärmschutz	12
4.8	Parkierung	12
4.9	Anlieferung und Entsorgung	13

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Das Projekt wurde durch das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) ausgelöst. Im Abschnitt Regensdorferstrasse 4 bis 109 ist der Strassenoberbau in einem schlechten Zustand und muss erneuert werden. Im Sinne des koordinierten Bauens sollen der Strassenraum und die Verkehrsorganisation an die aktuellen Anforderungen und Bedürfnisse angepasst sowie die Entwässerungsanlagen und Werkleitungen bei Bedarf saniert bzw. erneuert werden.

1.2 Randbedingungen

Die Regensdorferstrasse ist eine kommunale Sammelstrasse mit stadt- und quartierweit bedeutenden öffentlichen Räumen. Das Verkehrsaufkommen ist mit knapp 10 000 Fahrzeugen pro Tag hoch. Der Abschnitt ab Regensdorferstrasse 4 bis zur einmündenden Riedhofstrasse ist Teil des Quartierzentrums Höngg und ist geprägt durch publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen mit Detailhandel und sonstigen quartierbezogenen Dienstleistungen. Auf diesem Abschnitt verlaufen die Velovorzugsroute (VVR) Höngg – Meierhofplatz – Wipkingerbrücke sowie eine kommunal klassierte Fussverbindung, es gilt Tempo 30. Der daran anschliessende Abschnitt ist Bestandteil des Velo-Basisnetzes. Hier ist Tempo 50 signalisiert und der Strassenraum ist beidseitig von überwiegend mehrgeschossigen Gebäuden mit Wohnnutzung gesäumt. In der dritten Etappe Strassenlärmsanierung soll auf diesem Abschnitt ebenfalls Tempo 30 umgesetzt werden. Ab Regensdorferstrasse 72 stadtauswärts verläuft eine kommunal klassierte Fussverbindung, teilweise mit erhöhter Aufenthaltsqualität.

Im näheren Umfeld der Regensdorferstrasse befinden sich die öffentlichen Schulhäuser Vogtsrain und Riedhof, diverse Schulwege führen entlang der Regensdorferstrasse und queren diese. Im Projektperimeter verkehrt zudem die Trolleybuslinie 46 (Rütihof – Bahnhofquai), die die Haltestellen «Wieslergasse», «Singlistrasse» und «Segantinistrasse» bedient. Zusätzlich verkehrt im Abschnitt Regensdorferstrasse 4 bis Michelstrasse die Quartierbuslinie 38 (Waidspital – Schützenhaus Höngg). Diese bedient im Projektperimeter die Haltestellen «Kappenbühlweg» und «Wieslergasse».

Die Regensdorferstrasse ist im Abschnitt Gsteigstrasse bis Singlistrasse als Teil des Alleenkonzpts ausgewiesen. Der Projektperimeter befindet sich im Massnahmegebiet 2 und 3 der Fachplanung Hitzeminderung.

Das vorliegende Projekt weist Schnittstellen mit den folgenden Drittprojekten auf:

- VVR Höngg (TAZ Bau-Nr. 21009)
- Wieslergasse (TAZ Bau-Nr. 17110)
- Michelstrasse (TAZ Bau-Nr. 21018)
- Segantinistrasse (TAZ Bau-Nr. 14102)

1.3 Defizite / Potenzial

Die Haltekanten der Bushaltestellen in der Regensdorfer- und Michelstrasse sind nicht hindernisfrei im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ausgebildet. Haltende Busse können bei einigen Bushaltestellen durch den nachfolgenden Verkehr überholt werden, so dass es morgens zur Hauptverkehrszeit stadteinwärts in Verbindung mit dem Rückstau vor der Lichtsignalanlage am Meierhofplatz zu wesentlichen Verspätungen der Buslinien kommt. Die Sichtweiten bei den Fussgängerstreifen im Nahbereich der Bushaltestellen sind zum Teil ungenügend. Mit dem Projekt besteht das Potenzial, die Bushaltekanten möglichst auf ganzer Länge als hohe Haltekante auszubauen. Bei der Anordnung der neuen Haltekanten kann zudem ein besonderes Augenmerk auf die sicherere Ausbildung der Fussgängerübergänge und die erhöhte Fahrplanstabilität der Busse in Richtung stadteinwärts gelegt werden.

Die Einmündungsbereiche von der Regensdorferstrasse in die angrenzenden Tempo-30-Zonen sind teilweise nicht als Trottoirüberfahrten ausgebildet bzw. die vorhandenen Trottoirüberfahrten entsprechen teilweise nicht den aktuellen Vorgaben. Es besteht das Potenzial, die Einmündungen als Trottoirüberfahrten gemäss den Standards der Stadt Zürich umzubauen und dem Fussverkehr eine vortrittberechtigte und hindernisfreie Querung zu ermöglichen.

Auf der nördlichen Strassenseite vor Regensdorferstrasse 58 bis 72 fehlt eine durchgängige Fussverbindung zugunsten der Öffentlichkeit, das teilweise vorhandene Trottoir ab Regensdorferstrasse 52 bis 86 ist zu schmal. Mit dem Projekt können die Trottoirlücken geschlossen und die Gehbereiche gemäss den Standards der Stadt Zürich zugunsten sicherer Schulwege ausgebaut werden.

Im gesamten Perimeter wird der Veloverkehr ohne eigene Veloinfrastruktur auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) geführt. Mit dem Projekt besteht das Potenzial, Massnahmen zur sicheren Veloführung umzusetzen und die Veloparkierung nachfrageorientiert auszubauen.

Das Alleenkonzert ist nur in Teilen umgesetzt. Der Strassenraum bietet die Möglichkeit, die bestehenden Baumreihen und Grünrabbatten durch zusätzliche Bäume zu erweitern bzw. zu verdichten. Damit können hitzemindernde Massnahmen im Sinne der Fachplanung Hitzeminderung umgesetzt werden.

Bei den Gebäuden entlang der Regensdorferstrasse liegen die Strassenlärmbelastungen mehrheitlich über den Immissionsgrenzwerten (IGW) der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV). Mit dem Projekt besteht die Möglichkeit, entsprechende Massnahmen zur Lärmsanierung umzusetzen.

2 Zielformulierung

Mit dem Bauvorhaben werden die nachfolgenden Ziele für den Strassenraum verfolgt:

- Hindernisfreier Ausbau der Bushaltestellen und Erneuerung der Haltestelleninfrastruktur
- Verbesserung des Angebots für den Fuss- und Veloverkehr hinsichtlich Durchgängigkeit, Attraktivität und Sicherheit des Wegnetzes
- Erhalt der quartierbezogenen Nutzungen
- Abstimmung der privaten Aussenräume mit dem öffentlichen Strassenraum
- Erhöhte Fahrplanstabilität des ÖVs durch eine eingeschränkte Überholbarkeit der Busse in Richtung stadteinwärts
- Umsetzung des Alleenkonzpts und von hitzemindernden Massnahmen
- Strassenlärmsanierung

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz des Kantons Zürich (StrG) vom 27. September bis 28. Oktober 2019 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt 21 Einwendungen eingegangen, teilweise mit identischem oder ähnlichem Wortlaut und somit zusammengefasst werden konnten. Daraus ergaben sich 17 unterschiedliche Einwendungen, wovon 8 Einwendungen ganz und 3 teilweise berücksichtigt wurden. 6 Einwendungen werden nicht berücksichtigt.

Einige Einwendungen hängen direkt oder indirekt mit dem Temporegime in der Regensdorferstrasse zusammen. Gemäss zwischenzeitlichem Beschluss des Stadtrats Zürich (STRB Nr. 1217/2021 vom 1. Dezember 2021, Gesamtkonzept «Strassenlärmsanierung dritte Etappe») soll aus Lärmschutzgründen in der Regensdorferstrasse gesamthaft Tempo 30 eingeführt werden. Das Strassenbauprojekt wurde entsprechend auf Basis des neuen Temporegimes überprüft und teilweise angepasst. Tiefere Geschwindigkeiten verkürzen die nötigen Sichtweiten, wodurch sich neue Möglichkeiten zur Anordnung der Fussgängerstreifen und Haltekanten ergeben. Für die Bushaltestelle «Singlistrasse», Fahrtrichtung stadteinwärts, wurde eine Lösung entwickelt, die entgegen dem aufgelegten Projekt geringere Landinanspruchnahme und bauliche Eingriffe in die angrenzenden Parzellen erforderlich macht. Auf die Verbreiterung des Strassenraums zulasten der Liegenschaften Regensdorferstrasse 55 bis 61 kann verzichtet werden und die privaten Parkplätze können erhalten bleiben.

Der ausführliche Bericht zu den Einwendungen gemäss § 13 StrG wurde vom 19. April 2024 bis 17. Juni 2024 öffentlich aufgelegt.

4 Projektbescrieb

4.1 Variantenstudium

Lage und Ausbildung der Bushaltestellen

Im Zuge der Projektausarbeitung wurde unter anderem zu allen Haltestellen innerhalb des Projektperimeters ein Variantenstudium durchgeführt. Bei der Interessenabwägung wurden insbesondere Aspekte wie der hindernisfreie Zugang, die sichere Querung der Fahrbahn, eine einfache Orientierung für die Fahrgäste, die Erhöhung der Fahrplanstabilität, die Gewährleistung der Grundstückserschliessungen und eine geringe Landinanspruchnahme der angrenzenden Parzellen berücksichtigt.

Hinsichtlich der Anordnung der Haltekanten der Haltestelle «Wieslergasse» wurde für die beiden Buslinien 38 und 46 unter anderem in beide Fahrrichtungen die Zusammenlegung und Verschiebung in den Bereich östlich der einmündenden Wieslergasse geprüft. Dies zum einen, um die Orientierung für die Fahrgäste zu erleichtern, und zum anderen, um die Wege zwischen Bushaltestelle und den publikumsorientierten Nutzungen im Quartierzentrum Höngg zu verkürzen. Das Ergebnis der Variantenuntersuchung hat gezeigt, dass infolge einer angepassten Haltestellenanordnung der Strassenraum östlich der einmündenden Wieslergasse auf einer Länge von rund 60 Metern deutlich verbreitert werden müsste und somit eine unverhältnismässig hohe Landinanspruchnahme auf den angrenzenden Parzellen sowie das Fällen mehrerer vitaler Bäume innerhalb der bestehenden Baumreihe auf der nördlichen Strassenseite erforderlich würde. Zudem ergäben sich durch die erforderliche Fahrbahnverbreiterung negative Auswirkungen auf das stadträumliche Erscheinungsbild und Fahrbeziehungen bei den Einmündungen Riedhofstrasse sowie Wieslergasse würden damit eingeschränkt. Infolge der anspruchsvollen geometrischen Randbedingungen bei der einmündenden Michelstrasse wurde keine Lösung gefunden, bei der die bestehende Haltekante in der Regensdorferstrasse in Fahrrichtung stadteinwärts kombiniert von beiden Buslinien 38 und 46 so angefahren werden kann und dass diese im Bereich der massgebenden Türen hindernisfrei mit einer hohen Haltekante ausgebildet werden könnte. Deshalb werden die Haltekanten der beiden Linien voneinander getrennt angeordnet und für die Buslinie 38 in Fahrrichtung Waidspital – analog zur bestehenden Haltekante in Fahrrichtung Schützenhaus Höngg – eine separate, 16 cm hohe Haltekante in der Michelstrasse erstellt.

Angebot Veloverkehr

Im Zuge der Projektausarbeitung wurde die Machbarkeit von zusätzlichen Velomassnahmen, insbesondere die Ergänzung eines Velostreifens bzw. Velowegs in eine und beide Richtungen untersucht. Im Abschnitt Gsteigstrasse bis Einmündung Riedhofstrasse – dieser ist Teil des Velovorzugsroutennetzes – ist der zur Verfügung stehende Strassenquerschnitt durch die angrenzenden Gebäude und die bestehende Baumreihe vor den Geschäften wesentlich begrenzt. Die Mindestbreite der Fahrbahn ist durch den sich begegnenden Busverkehr vorgegeben, die Sollbreiten der beidseitigen Trottoirs auf der kommunal klassierten Fussverbindung im Quartierzentrum sind bereits unterschritten. Eine zusätzliche Verbreiterung des Strassenraums zugunsten einer eigenen Veloinfrastruktur wäre nur durch massiven Eingriff in den Gebäude- und

Baumbestand möglich, was als nicht verhältnismässig beurteilt wird. Im Abschnitt ab der Einmündung Riedhofstrasse stadtauswärts – dieser ist Teil des Velo-Basisnetzes – müsste der Strassenraum zulasten der angrenzenden Grundstücke deutlich um bis zu 4 m verbreitert werden. Dies würde zu einer umfangreichen Enteignung der angrenzenden Grundstücksflächen mit hohen Entschädigungsleistungen und zu einem erheblichen Eingriff in die begrünten privaten Vorgärten auf einer Länge von rund 900 m führen. Die damit einhergehenden Folgekosten sowie die zusätzliche Versiegelung der Oberflächen werden als unverhältnismässig beurteilt.

Angebot Fussverkehr

Im Zuge eines Variantenstudiums wurden alle Einmündungen in die Regensdorferstrasse auf die Möglichkeit geprüft, diese als Trottoirüberfahrt hindernisfrei auszubilden. Bei der Einmündung der Michelstrasse wurde im Rahmen der Interessenabwägung entschieden, dass die beiden vitalen Bäume erhalten bleiben sollen und der Fussverkehr infolgedessen nicht strassenbegleitend, sondern zwischen den Bäumen auf chaussierter Oberfläche über die Trottoirüberfahrt geführt werden soll. Alternativ wird eine zweite Querungsmöglichkeit vor der Einmündung durch abgesenkte Randsteine zur Verfügung gestellt.

Bezüglich des Lückenschlusses und der Verbreiterung des bergseitigen Trottoirs ab Regensdorferstrasse 52 bis Wildenweg wurde zur Entlastung der bergseitigen Parzellen die alternative Verschiebung der Strassenachse nach Südwesten geprüft. Im Ergebnis würde dies dazu führen, dass ungeachtet der stadträumlichen Nachteile im Bereich der Achsenübergänge die talseitigen Parzellen gegenüber den bergseitigen unverhältnismässig hoch belastet würden. Ein Landerwerb bei den talseitigen Parzellen wäre dann gleichermassen erforderlich. Die Strassenabstände der talseitigen Gebäude sind jedoch deutlich geringer und die Verschiebung der Strassenachse würde dort zu zusätzlichen Lärmimmissionen führen. Die bereits teilweise vorhandenen Vorhalteflächen für das zukünftige Trottoir auf bergseitiger Strassenseite wären zudem mit dieser Variante obsolet.

4.2 Konzept

Aus Lärmschutzgründen wird das Tempo 30-Regime in der Regensdorferstrasse koordiniert mit dem Strassenbauprojekt ab der Einmündung Wieslergasse in Richtung stadtauswärts erweitert. Die Dimensionierung des Fahrbahnquerschnitts ergibt sich aus den Erfordernissen des öffentlichen Verkehrs. Für eine konfliktfreie Begegnung von zwei Bussen bzw. einem Bus mit einem Lastwagen bei Tempo 30 ist gemäss den aktuellen Anforderungen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) an die Businfrastruktur im Strassenraum (ABIS), basierend auf den gültigen Normen, eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,10 m zuzüglich allfälliger Zuschläge in Kurven erforderlich. Für die Führung des Fussverkehrs werden auf der verkehrsorientierten Strasse mit beidseitiger Bebauung auf beiden Seiten der Fahrbahn durchgehende Trottoirs angeordnet. Die

Breite der Trottoirs leitet sich aus dem Leitfaden «Standards Fussverkehr» der Stadt Zürich ab. Die Fussverbindungen in der Regensdorferstrasse sind von quartierweiter Bedeutung, hieraus ergibt sich eine Trottoirbreite von mindestens 2,40 m zuzüglich allfälliger Umfeldzuschläge.

Nachfolgend wird auf die einzelnen Projektabschnitte näher eingegangen:

Im Bereich der Haltestelle «Kappenbühlweg» werden die beiden Haltekanten für den Quartierbus der Linie 38 mit einer durchgehend 22 cm hohen Haltekante ausgebildet. Damit die geometrischen Anforderungen für die Befahrbarkeit durch die Busse erfüllt werden können, werden beide Haltekanten in Richtung stadtauswärts verschoben. Weiterhin wird die Überholbarkeit haltender Busse zugunsten einer sicheren Querung des Fussgängerstreifens verhindert. Der heutige Fahrstreifen für Linksabbiegende in das öffentliche Parkhaus «Höngger Märt» wird in einen Mehrzweckstreifen umgewandelt, damit dieser sowohl für die Erschliessung des Kappenbühlwegs als auch den Velofahrenden für das Linksabbiegen in den Brühlweg zur Verfügung steht. Der heutige Velostreifen auf dem Trottoir wird mit dem Drittprojekt VVR Höngg aufgehoben.

Die bestehende und vitale Baumreihe entlang der Erdgeschossnutzungen vor Regensdorferstrasse 16 bis 20 zwischen nördlichem Trottoir und Fahrbahn bleibt erhalten. Der wegfallende Baum vor Regensdorferstrasse 16 zugunsten der hindernisfreien Haltestelle «Kappenbühlweg» wird vor Regensdorferstrasse 20a ersetzt. In Verlängerung der Baumreihe werden vor der Einmündung in den Kappenbühlweg zusätzliche Veloparkplätze auf Trottoirniveau angeboten.

Bei der Einmündung Riedhofstrasse wird der Strassenraum der Regensdorferstrasse verbreitert, damit eine Aufstellfläche für linksabbiegende Velofahrende in die Riedhofstrasse erstellt werden kann. Die beiden Haltekanten der Haltestelle «Wieslergasse» für die Buslinie 46 werden geringfügig in ihrer Lage angepasst und auf ganzer Länge als 22 cm hohe Haltekante ausgebildet. Um die geometrischen Voraussetzungen für eine gerade Anfahrt an die hohe Haltekante stadteinwärts zu erfüllen, muss der südliche Strassenrand angepasst und auf der Liegenschaft Regensdorferstrasse 25 bis 29a Land erworben werden. Für den Bus 38 werden neu beide Haltekanten in der Michelstrasse angeordnet. Aufgrund des Strassenverlaufs der Michelstrasse können die Voraussetzungen für eine gerade Anfahrt an eine 22 cm hohe Haltekante nicht erfüllt werden, weshalb die Haltekanten mit einem 16 cm hohen Randsteinanschlag ausgebildet werden. Die Einmündungen in die Michel-, Riedhofstrasse und Wieslergasse werden als Trottoirüberfahrten ausgebaut. Die einmündende Wieslergasse wird koordiniert mit dem Drittprojekt Wieslergasse nach Westen verschoben und die Riedhofstrasse ab Wieslergasse bis Regensdorferstrasse neu als Begegnungszone signalisiert und ausgestaltet. Der Grünraum zwischen Riedhof-/Regensdorferstrasse und Wieslergasse wird vergrössert und ökologisch aufgewertet.

Im Bereich der Haltestelle «Singlistrasse» werden die beiden Haltekanten zur Einhaltung der Sichtweiten beim Fussgängerstreifen verschoben angeordnet und mit einer durchgehend hohen Haltekante versehen, die verkehrliche Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften bleibt weiterhin möglich. Um das Überholen der in der Haltestelle stehenden Busse stadteinwärts zu verhindern, wird eine bauliche «Miniinsel» in der Fahrbahn platziert und der Strassenraum bergseitig aufgeweitet. In der Folge muss die Stützmauer der Liegenschaft Regensdorferstrasse 46 verschoben werden. Vor dem Haus 49 wird für wartende Fahrgäste eine Wetterschutzwand platziert.

Ab der Haltestelle «Singlistrasse» bis zur Einmündung des Wildenwegs wird auf der Bergseite ein durchgehendes 2,40 m breites Trottoir erstellt. Dafür sind neben Landerwerb auch Anpassungen auf Privatgrund und damit zusammenhängend auch die Verschiebung von Stützmauern und Treppen erforderlich.

Die Haltestelle «Segantinistrasse» wird mit durchgehend hohen Haltekanten ausgebildet und bleibt in ihrer Lage praktisch unverändert. Die Einmündungen der Segantini- und Wildenstrasse werden als Trottoirüberfahrt ausgestaltet.

4.3 Fussverkehr

Die vorhandenen Trottoirlücken auf der Bergseite zwischen der Liegenschaft Regensdorferstrasse 52 und dem Wildenweg werden geschlossen und das zu schmale Trottoir zulasten der angrenzenden Parzellen durchgehend mit einer Breite von 2,40 m ausgebaut. Die Lage der Fussgängerstreifen wird auf die neuen Standorte der Bushaltestellen angepasst und so ausgebildet, dass eine sichere Querung der Fahrbahn auf dem Schulwegnetz erfolgen kann. Die Bushaltekanten werden grösstenteils mit einer durchgehend hohen Haltekante ausgebildet und ermöglichen somit einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg. Die Einmündungen Kappenbühlweg, Riedhofstrasse, Wieslergasse, Michelstrasse, Singlistrasse, Wildenweg und Segantinistrasse werden als Trottoirüberfahrten hindernisfrei gemäss den Standards der Stadt Zürich ausgebildet. Die Riedhofstrasse wird ab Wieslergasse bis Regensdorferstrasse als Begegnungszone im Einbahnregime mit Gegenverkehr Velo ausgestaltet. Dadurch wird der Verkehr beruhigt und mit der ergänzenden Natursteinpflasterung im Bereich des bestehenden Brunnens vor Wieslergasse 36 der Strassenraum aufgewertet.

4.4 Veloverkehr

Für den Veloverkehr werden im Zentrumsbereich die Linksabbiegebeziehungen in die Riedhofstrasse und in den Brühlweg verbessert. Für linksabbiegende Velofahrende in die Riedhofstrasse wird dazu in der Regensdorferstrasse neu ein eigener Mittelbereich zum gefahrlosen Aufstellen zur Verfügung gestellt. Zudem wird für ungeübte Velofahrende zwischen den bestehenden Bäumen eine zusätzliche Velobucht in

Seitenlage für das indirekte Linksabbiegen in die Riedhofstrasse angeboten. Der heutige Fahrstreifen für Linksabbiegende in das öffentliche Parkhaus «Höngger Märt» wird in einen Mehrzweckstreifen umgewandelt, damit dieser sowohl für die Erschliessung des Kappenbühlwegs als auch den Velofahrenden für das direkte Linksabbiegen in den Brühlweg zur Verfügung steht. Auf der gesamten Regensdorferstrasse kann unter Berücksichtigung der damit verbundenen Folgen (siehe Kapitel 4.1) aus Gründen der Verhältnismässigkeit keine separate Veloinfrastruktur angeboten werden, obwohl dies aufgrund des Verkehrsaufkommens notwendig wäre. Entsprechend kann mit dem vorliegenden Strassenbauprojekt auch die VVR Höngg auf dem Abschnitt der Regensdorferstrasse noch nicht umgesetzt werden. Unabhängig vom Strassenbauprojekt wurde deshalb eine Verkehrsstudie zum Zentrum Höngg einschliesslich Meierhofplatz ausgelöst. Diese verfolgt das Ziel, den Durchgangsverkehr auf der Regensdorferstrasse deutlich zu reduzieren, damit auf eine eigene Veloinfrastruktur verzichtet werden kann und eine zusätzliche Aufwertung des Quartierzentrums Höngg möglich wird.

4.5 Öffentlicher Verkehr

In der Regensdorferstrasse werden die Bushaltestellen «Kappenbühlweg», «Wieslergasse», «Singlistrasse» und «Segantinistrasse» mit einer durchgehend hohen Haltekante hindernisfrei ausgebaut. Die Haltekanten in der Michelstrasse für die Linie 38 können aufgrund der geometrischen Randbedingungen nur mit einer 16 cm hohen Haltekante ausgebildet werden. Die Linie 38 dient primär der Anbindung der am Hang gelegenen Wohngebiete an das Quartierzentrum Höngg und als Zubringer zu den anderen VBZ-Linien. Alternativ zu dieser Haltestelle steht in unmittelbarer Nähe zu den Läden im Quartierzentrum die hindernisfreie Haltestelle «Kappenbühlweg» zur Verfügung. Mit dem hindernisfreien Zugang zur Linie 46 besteht bei der Haltestelle «Wieslergasse» zudem ein dichtes und regelmässig Fahrtenangebot in Richtung Meierhofplatz. Die Haltestellenausrüstungen werden erneuert bzw. an die neuen Gegebenheiten angepasst. Mittels Erweiterung der eingeschränkten Überholbarkeit an der Haltestelle «Singlistrasse» wird eine erhöhte Fahrplanstabilität für die Buslinie 46 stadteinwärts erreicht.

4.6 Hitzeminderung

Der begrenzt zur Verfügung stehende Strassenraum und die erforderlichen Mindestbreiten für Fahrbahn und Trottoir schränken die Möglichkeiten für zusätzliche strassenbegleitende Bäume und Grünflächen als hitzemindernde Massnahmen im öffentlichen Strassenraum sehr ein. Mit dem Projekt können insgesamt vier zusätzliche Bäume auf öffentlichem Grund gepflanzt werden. Die Standortbedingungen der neuen Bäume sollen dabei zudem nachhaltig durch eine zusätzliche unterirdische

Wurzelraumvergrößerung optimiert werden. Durch die Vergrößerung der Grünrabatte zwischen Regensdorfer-, Riedhofstrasse und Wieslergasse sowie die erweiterte Natursteinpflasterung mit offenen Fugen beim Brunnen vor der Liegenschaft Wieslergasse 36 können die entsiegelten Flächen vergrößert werden. In Abhängigkeit der weiteren technischen Entwicklung von versickerungswirksamen Belägen – die Einsatzmöglichkeiten werden aktuell durch das Tiefbauamt der Stadt Zürich auf Musterflächen getestet – wird deren Einsatz innerhalb der Trottoirflächen im Zuge des Ausführungsprojekts unter Berücksichtigung der Anforderungen an den hindernisfreien Strassenraum nochmals überprüft.

4.7 Lärmschutz

Der Stadtrat hat sich mit Stadtratsbeschluss Nr. 1217/2021 (Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe) für weitgehend Tempo 30 auf dem Stadtgebiet ausgesprochen und unter anderem auch für die Regensdorferstrasse und Frankentalerstrasse eine konkrete Neubeurteilung durchgeführt. Im Abschnitt Meierhofplatz bis Wieslergasse ist bereits Tempo 30 umgesetzt. Koordiniert mit dem Strassenbauprojekt Regensdorferstrasse wird unter anderem im Abschnitt Wieslergasse bis Regensdorferstrasse 109 als Lärmsanierungsmassnahme Tempo 30 eingeführt und im gesamten Projektperimeter ein lärmarmes Belag (LAB) eingebaut. Damit werden die Immissionsgrenzwerte im gesamten Projektperimeter eingehalten.

Die Massnahmen zur Strassenlärmsanierung werden detailliert im Bericht zum akustischen Projekt Regensdorfer- und Frankentalerstrasse behandelt, das koordiniert mit dem vorliegenden Projekt gemäss § 16 Strassengesetz aufgelegt wird.

Die entsprechenden Verkehrsvorschriften zur Änderung des Geschwindigkeitsregimes werden durch das Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich gleichzeitig mit der öffentlichen Planaufgabe publiziert.

4.8 Parkierung

Die vier vorhandenen öffentlichen Parkplätze der Blauen Zone bei der Liegenschaft Regensdorferstrasse 50 bleiben bestehen. Im Quartierzentrum Höngg zwischen Gsteigstrasse und Wieslergasse sind gebührenpflichtige Parkplätze in den Parkhäusern «Brühl» und «Höngger Märt» sowie auf der Parkierungsanlage östlich der Regensdorferstrasse 19 vorhanden. Für Velos werden im Quartierzentrum ergänzend zu den bestehenden Veloabstellplätzen vor Regensdorferstrasse 20/20a (Zweifel 1898/Migros) und Regensdorferstrasse 16 zusätzlich 10 weitere Abstellplätze auf öffentlichem Grund geschaffen. Weiterhin sollen als Zwischennutzung auf der Parkierungsanlage östlich der Regensdorferstrasse 19 anstatt 2 private Parkplätze zusätzlich 8 weitere Zweiradabstellplätze angeboten werden.

4.9 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung zu den über die Regensdorferstrasse erschlossenen Liegenschaften und Geschäften innerhalb des Projektperimeters ist weiterhin gewährleistet. An den vorhandenen Entsorgungsstellen für die Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ)-Container sowie an der Zugänglichkeit zu den Hausbriefkästen werden keine Veränderungen vorgenommen.

Zürich, 27. Juni 2024 scm

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

