



## **Erläuternder Bericht**

# **Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz**

### **Nordheimstrasse**

Haltestelle Berufswahlschule

Bau Nr. 22665

# Inhalt

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

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auftrag

Auslöser des Projekts ist das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ), das infolge des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) an sämtlichen öffentlichen Infrastrukturbauten einen hindernisfreien Zugang gewährleisten muss. An der Haltestelle «Berufswahlschule» ist die autonome Benutzbarkeit für Busfahrgäste derzeit nicht gegeben.

## 1.2 Randbedingungen

Die Haltestelle «Berufswahlschule» wird vom Quartierbus der Linie 40 in Fahrtrichtung Bucheggplatz bedient und wird vor allem von Schüler\*innen der angrenzenden Schule und Friedhofsbesucher\*innen genutzt.

In der Nordheimstrasse gilt das Temporegime 30.

## 1.3 Defizite / Potenzial

Aufgrund des hindernisfreien Umbaus der Bushaltestelle «Berufswahlschule» können folgende Defizite und Potentiale ermittelt werden:

### Strassenraum/Strassenquerschnitt

Die Aufstellfläche im Bereich der Bushaltestelle einschliesslich der Trottoirbreite entspricht weder dem städtischen Leitfaden «Standards Fussverkehr» noch den Vorgaben aus dem BehiG. Ebenfalls ist die derzeitige Fahrbahnbreite im T30 Regime sehr grosszügig dimensioniert.

### Begrünung/Hitzeminderung

Im derzeitigen Strassenperimeter sind keine Grünflächen oder Bäume im öffentlichen Strassenraum integriert. Auf Grundlage der Fachplanung «Hitzeminderung» sind im Projektperimeter Massnahmen zur Entsiegelung von Asphaltflächen und Beschattung durch Baumpflanzungen zu prüfen.

## 2 Zielformulierung

Die Bauherrschaft verfolgt mit dem vorliegenden Projekt die nachfolgenden übergeordneten Ziele:

- Hindernisfreier Ausbau der Bushaltestelle
- Schaffung neuer Grünflächen, Entsiegelung befestigter Flächen
- Pflanzung neuer Bäume
- Koordination mit dem Projekt 15033 Wehntalerstrasse, Tram Affoltern
- Prüfung von neuen Veloabstellplätzen

### **3 Mitwirkung der Bevölkerung**

Es hat keine Mitwirkung gemäss § 13 Strassengesetz stattgefunden.

## 4 Projektbeschreibung

### 4.1 Konzept

Aufgrund technischer Randbedingungen wird die Haltestelle neu in die Fahrbahn verschoben (Fahrbahnhaltestelle/Kaphaltestelle). Dies führt zu einer Verbreiterung des Trottoirs, die eine Neugestaltung des Wartebereichs ermöglicht. Die bestehende Sitzbank wird vom Privatgrund in den öffentlichen Grund verschoben und eine Verbreiterung der Aufstellfläche mit den erforderlichen Manövriertflächen vorgenommen. Eine Beschattung des Wartebereichs wird durch zwei Baumneupflanzungen umgesetzt.

Zusätzlich zu den Bäumen ist eine Grünfläche im Bereich der heutigen Parkplätze vorgesehen, die mit niedrig wachsenden Pflanzen belebt wird und eine Reduzierung der Asphaltfläche darstellt.

### 4.2 Fussverkehr

Die Fussgängerbeziehungen werden unverändert beibehalten. Durch die neue Grünfläche werden Zufussgehende gezielter Richtung Fussgängerstreifen geleitet. Einem unkontrollierten Queren der Nordheimstrasse wird somit entgegengewirkt.

### 4.3 Veloverkehr

Die Nordheimstrasse ist im «Velonetz gemäss Richtplan» als Basisnetz verortet. Die Nordheimstrasse verläuft zwischen den Strassen Käferholzstrasse (Velovorzugsroute) und Wehtalerstrasse (Hauptnetz).

Derzeit existieren weder Markierungs- noch sonstige bauliche Velomassnahmen. Da in der Nordheimstrasse lediglich eine Fahrbahnbreite von 3,00 m vorhanden und ein Rechtsabbiegen für Fahrzeuge gestattet ist, wird von einer Velosack-Markierung im Kreuzungsbereich Nordheim-/Wehtalerstrasse abgesehen.

### 4.4 Öffentlicher Verkehr

Die neuen Züribord-Steine (hohe Haltekante) bedingen eine gerade Anfahrt der Busse von mindestens 16 m. Damit diese gewährleistet werden kann, wird die Haltekante in die Fahrbahn geschoben, wodurch neu eine Fahrbahnhaltestelle entsteht, die nicht überholbar ist. Die verkehrliche Leistungsfähigkeit wird nicht eingeschränkt.

Die Haltekante kann durchgehend mit einem Zürich-Bord von 22 cm Höhe ausgeführt werden und ermöglicht so einen stufenlosen Einstieg in den Bus. Der Haltebereich wird ohne eine Betonplatte im Fahrbahnbereich ausgeführt, da im Zuge eines weiteren Projekts zum Tram Affoltern und zur Erneuerung eines Mischabwasserkanals sowie zum

Neubau eines Bachwasserkanals weitere Bauarbeiten im Perimeter geplant sind. Die Möblierung der Haltestelle erfolgt analog der heutigen Haltestelle.

#### **4.5 Hitzeminderung**

Als Beitrag zur Hitzeminderung im öffentlichen Raum sieht das Projekt die Pflanzung von zwei neuen Bäumen im Wartebereich der Haltestelle vor. Zudem ist eine Grünfläche vorgesehen, die der Entsiegelung dient.

#### **4.6 Lärmschutz**

Die Grenzwerte bezüglich des Lärms werden im betroffenen Abschnitt eingehalten. Nach Umsetzung der baulichen Massnahmen sind keine erhöhten Lärmemissionen zu erwarten und somit sind keine Lärmschutzmassnahmen geplant.

#### **4.7 Parkierung**

Für die Umsetzung der hindernisfreien Bushaltekante werden vier Blaue-Zone-Parkplätze aufgehoben. Dies ist auf die notwendige gerade Anfahrt an die Haltekante zurückzuführen. Die resultierende Fläche aus den aufgehobenen Parkplätzen wird für hitzemindernde Massnahmen genutzt. Es sind keine Ersatzmassnahmen vorgesehen.

Aufgrund der geringen Anzahl Fahrgäste an der Haltestelle «Berufswahlschule» und der Angebotspflicht der angrenzenden Bebauung für Veloparkplätze (Wohnüberbauung, Schulhaus usw.) sind keine neuen Veloabstellplätze vorgesehen. Es besteht daher kein öffentliches Bedürfnis für zusätzliche öffentliche Veloabstellplätze an dieser Haltestelle.

#### **4.8 Anlieferung und Entsorgung**

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

Zürich, 04.09.2024 alg

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel



