



## **Erläuternder Bericht**

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

### **Albisstrasse**

Haltestelle «Wollishoferplatz»

Bau Nr. 21624

# 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 für das Projekt ist das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ), welches infolge des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) für alle öffentlichen Bauten einen hindernisfreien Zugang gewährleisten muss.

An der Haltestelle «Wollishoferplatz», Fahrtrichtung Adliswil, ist die autonome Benutzbarkeit heute nicht gegeben.

## 1.2 Randbedingungen

Im Projektperimeter befinden sich mehrheitlich Wohnbauten mit gewerblicher Erdgeschossnutzung.

Die Haltestelle «Wollishoferplatz» erschliesst das angrenzende Wohngebiet sowie das Kleingewerbe im nahen Umkreis. Bei Depotfahrten der Tramlinien 7 und 13 dient die vorhandene Mittelinsel als zusätzliche Ausstiegskante.

Die Haltestelle wird von den Buslinien 184 und 185 bedient, die heute mit einem Standardbus verkehren. In naher Zukunft ist jedoch die Verlängerung der Buslinie 72 Richtung Adliswil geplant, weshalb die Haltestelle für Doppelgelenkbusse ausgelegt werden muss.

Zum Schutz der angrenzenden Platanenallee hat der Ausbau der Haltestelle so zu erfolgen, dass sämtliche Bäume erhalten werden können.

## 1.3 Defizite / Potenzial

Im Rahmen des Projekts Bushaltestelle «Wollishoferplatz» können folgende Defizite und Potenziale ermittelt werden.

### Strassenraum/Strassenquerschnitt

Die bestehende Bucht, in welcher der Bus stoppt, erschwert die Wegfahrt der Busse von der geplanten Haltekannte mit 22 cm Einstiegshöhe «Zürich-Bord». Um die geforderten geometrischen Randbedingungen zu erfüllen, ist eine Anpassung des bestehenden Fahrbahnrandes erforderlich.

Die Mittelinsel ist als Ausstiegskante von untergeordneter Bedeutung. Die Breite entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen für Zu- und Ausstiege von Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs.

## 2 Zielformulierung

- Hindernisfreier Ausbau der Haltestelle
- Ausbau der Haltestelle für Doppelgelenkbusse
- Verbesserung von Sicherheit und Aufenthaltsqualität im Wartebereich
- Erhalt und Schutz der bestehenden Bäume

### **3 Mitwirkung der Bevölkerung**

Es hat keine Mitwirkung gemäss § 13 Strassengesetz stattgefunden.

## 4 Projektbeschreibung

### 4.1 Konzept

Die bestehende Bucht, in welcher der Bus stoppt, wird aufgehoben und durch eine Fahrbahnhaltestelle ersetzt. Durch die Begradigung des Fahrbahnrandes werden die geometrischen Randbedingungen für die An- und Wegfahrt der Busse an die neue hohe Haltekante gewährleistet. Die als provisorische Ausstiegskante genutzte Mittelinsel wird auf 2 m verbreitert und um etwa 12 m verlängert.

Zudem können durch die Verschmälerung der Fahrstreifenbreite auf 3,25 m die Velofahrenden nicht mehr von den Autos überholt werden.

Die bestehenden Parkplätze entlang der Fassaden von Haus-Nr. 108 und 110 wären infolge der hohen Haltekante nur noch über den Aufstellbereich des Fussgängerstreifens oder der Zufahrt vor Haus-Nr. 110 erreichbar. In jedem Fall bedeuten die Zu- und Wegfahrten ein hohes Sicherheitsrisiko für wartende Fahrgäste sowie Passant\*innen, insbesondere für Schulkinder, die den Schulweg via Owenweg benutzen. Aus diesem Grund werden sämtliche privaten Parkplätze aufgehoben. Eine vertiefte Untersuchung der Situation zum Erhalt der privaten Parkplätze in Kombination mit einer durchgehend autonomen Zugänglichkeit der Haltekante wurde durchgeführt und verworfen. Zusätzlich ist der Sicherheit im Wartebereich und dem Schulweg Sorge zu tragen.

### 4.2 Fussverkehr

Die bestehenden Beziehungen für die Zufussgehenden werden beibehalten.

### 4.3 Veloverkehr

Bestehend ist ein Velosack vor dem Lichtsignal am Fussgängerübergang markiert. Dieser wird mit dem vorliegenden Projekt aufgehoben, da durch die neue Fahrbahnbreite die Überholbarkeit der Velofahrenden verhindert werden soll.

### 4.4 Öffentlicher Verkehr

Durch die neue Fahrbahnhaltestelle wird die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Albisstrasse nicht eingeschränkt und es ist nicht mit einem erhöhten Stauaufkommen zu rechnen. Ein entsprechender Nachweis der Leistungsfähigkeit auf Grundlage

- Ansatz Staulänge
- Ansatz Grundleistungsfähigkeit
- Ansatz VSS 2005/802

wurde erbracht.

Die Haltekante kann durchgehend mit einem «Zürich-Bord» von 22 cm Höhe ausgeführt werden und ermöglicht so einen autonomen Einstieg in den Bus. Die bestehende Busbetonplatte wird abgebrochen und ersetzt. Die Möblierung der Haltestelle erfolgt analog dem heutigen Bestand.

#### **4.5 Hitzeminderung**

Aus Platzgründen können im Zuge dieses Projekts keine Massnahmen zur Hitzeminderung umgesetzt werden.

#### **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 keine Lärmschutzmassnahmen geplant.

#### **4.7 Parkierung**

Infolge der Umsetzung einer 22 cm hohen Haltekante über 25 m wird die Anfahrt der bestehenden Parkplätze im Projektperimeter (Haus-Nr. 108 bis Haus-Nr. 110) unterbunden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit in Bezug auf den Fussverkehr, die Schulwege und der damit verbundenen Unfallgefahr mit ein- und ausparkierenden Fahrzeugen, werden die vorhandenen privaten Parkplätze ausserhalb der Baulinie auf Privatgrund aufgehoben. Es sind keine Ersatzmassnahmen vorgesehen.

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

Die Zugänglichkeit für Entsorgungsfahrzeuge ist weiterhin durch die Gehwegüberfahrt oder Strassenrandabsenkung im Bereich der Haus-Nr. 110 gewährleistet. Die Anlieferung des Gewerbes Haus-Nr. 110 hat zukünftig rückwertig über den Owenweg zu erfolgen.

Zürich, 09.10.2024 alg

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel



