



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Aemtlerstrasse

Abschnitt Kalkbreite- bis Birmensdorferstrasse
Haltestelle «Zwinglihaus»

Bau Nr. 21625

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	Konzept	7
4.2	Fussverkehr	7
4.3	Veloverkehr	7
4.4	Öffentlicher Verkehr	8
4.5	Hitzeminderung	8
4.6	Lärmschutz	8
4.7	Parkierung	8
4.8	Anlieferung und Entsorgung	9

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Auslöser des Projekts ist das Tiefbauamt (TAZ), welches infolge des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) an sämtlichen Haltestellen einen hindernisfreien Zugang gewährleisten muss. An den Haltestellen «Zwinglihaus» ist die autonome Benutzbarkeit für die Fahrgäste derzeit in beide Fahrtrichtungen nicht gegeben.

1.2 Randbedingungen

Die Aemtlerstrasse ist beidseitig durch 5- bis 6-geschossige Wohnbauten begrenzt, wobei die Erdgeschosse gewerblich genutzt werden. Das Kaffee auf der nordöstlichen Strassenseite hat eine Boulevardbestuhlung auf dem öffentlichen Trottoir.

Bei der Aemtlerstrasse handelt es sich um eine kommunale Strasse, die angrenzende Birmensdorferstrasse ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse.

Heute wird die Aemtlerstrasse in beide Richtungen mit Tempo 50 befahren. Im Rahmen der Quartieraufwertung ist eine Reduktion auf Tempo 30 vorgesehen. Die Einführung des künftigen Temporegimes wird nicht mit dem Umbau der beiden Bushaltekanten umgesetzt, sondern wird nachfolgend und zusammenhängend mit der gesamten Aemtlerstrasse eingeführt. Die Einführung der Temporeduktion ist nicht Teil des vorliegenden Auflageprojekts.

Im vorliegenden Abschnitt der Aemtlerstrasse gibt es fünf weisse Parkfelder und mehrere Güterumschlagsflächen. Mit dem Drittprojekt Bau Nr. 19059 «Birmensdorferstrasse» werden die drei weissen Parkfelder und die Güterumschlagsflächen auf der südwestlichen Seite sowie das Behindertenparkfeld vor dem Eingang Birmensdorferstrasse 198 aufgehoben (siehe auch Kapitel 4.7 Parkierung). Als Ersatzmassnahme wurden in der Stationsstrasse vorab ein neues Behindertenparkfeld sowie zusätzliche Umschlagsflächen markiert.

Die Haltestellen «Zwinglihaus» in der Aemtlerstrasse werden von den Buslinien 72, N15 und N18 bedient.

1.3 Defizite / Potenzial

Im Zuge des hindernisfreien Umbaus der Bushaltestelle «Zwinglihaus» können folgende Defizite und Potentiale innerhalb des Projektperimeters ermittelt werden:

Hindernisfreie Haltekanten

Die Bushaltestellen in der Aemtlerstrasse, Abschnitt Kalkbreite- bis Birmensdorferstrasse, sind nicht autonom benutzbar. Ein hindernisfreier Zugang für alle Fahrgäste ist zu gewährleisten.

Strassenraum/Strassenquerschnitt

Der heutige Strassenquerschnitt entspricht nicht den angestrebten städtischen Richtlinien. Insbesondere die Trottoirs sind gemäss aktuellem städtischem Leitfaden «Standards Fussverkehr» nicht ausreichend breit. Im Rahmen der Neugestaltung des Strassenraums ist eine Optimierung des Strassenquerschnitts unter Berücksichtigung von Tempo 30 zu prüfen.

Begrünung/Hitzeminderung

Heute sind auf der Strasse keine Grünflächen oder Bäume vorhanden. Im Zusammenhang mit der Optimierung des Strassenquerschnitts sind auf Grundlage der Fachplanung Hitzeminderung Massnahmen zur Entsiegelung von Asphaltflächen und Beschattung durch Bäume zu prüfen.

2 Zielformulierung

Mit dem vorliegenden Projekt werden die nachfolgenden übergeordneten Ziele verfolgt:

- Hindernisfreier Ausbau der Haltestellen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Prüfung von Hitzeminderungsmaßnahmen
- Umsetzung des städtischen Alleenkonzepts
- Anpassung der Strassenquerschnitts und der untermassigen Trottoirs
- Koordination mit dem Projekt Birmensdorferstrasse (Bau Nr. 19059)

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Es hat keine Mitwirkung gemäss § 13 Strassengesetz stattgefunden.

4 Projektbescrieb

4.1 Konzept

Die Haltekante stadteinwärts wird am bestehenden Fahrbahnrand vor den Knoten Birmensdorferstrasse verschoben. Die angrenzenden Treppen der Hauseingänge werden, wo erforderlich, an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die bestehende Haltestellenmöblierung wird an der neuen Lage angeordnet.

Stadtauswärts, beim nordöstlichen Fahrbahnrand, wird die neue Haltekante in alter Lage erstellt. Damit die Anfahrt an die hohe Haltekante gewährleistet werden kann, wird das Trottoir verbreitert und der bestehende Rand um 1,50 m in die Fahrbahn verschoben. Dies hat zur Folge, dass die Haltestelle neu zu einer Fahrbahnhaltestelle wird. Die Verschiebung ermöglicht sowohl eine Aufwertung des Wartebereichs für die Fahrgäste sowie eine minimale Anpassung entlang der angrenzenden Gebäude.

Die Verbreiterung des nordöstlichen Trottoirs ermöglicht zudem die Pflanzung von drei neuen Bäumen. Die Baumgruben werden unterirdisch mit Baumsubstrat verbunden. Damit die Durchgangsbreite des Trottoirs im Bereich der Bäume gewährleistet ist, werden die Baumgruben halbseitig mit einem Rost abgedeckt.

Im vorliegenden Abschnitt der Aemtlerstrasse ist künftig Tempo 30 vorgesehen. Dies wird jedoch nicht mit dem vorliegendem Strassenbauprojekt, sondern übergeordnet auf der gesamten Aemtlerstrasse zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt. Die Neugestaltung der Strasse orientiert sich an der zukünftigen Strassennutzung nach der Einführung auf Tempo 30. Durch die Verbreiterung des nordöstlichen Trottoirs wird die Fahrbahn von 11,00 m auf 9,50 m verschmälert, weshalb die Fahrstreifen neu angeordnet werden müssen.

Mit dem vorliegenden Projekt werden die Parkplätze auf der nordöstlichen Strassenseite aufgehoben. Die bestehende Güterumschlagsfläche in der Fahrbahn wird neu auf dem Gehweg angeordnet.

4.2 Fussverkehr

Die Fussgängerbeziehungen werden beibehalten. Die zu schmalen Trottoirs werden gemäss städtischem Leitfaden «Standards Fussverkehr» optimiert. Durch die geplante Verbreiterung gewinnt das nordöstliche Trottoir an Attraktivität und Aufenthaltsqualität.

4.3 Veloverkehr

Heute sind weder bauliche noch markierte Velomassnahmen vorhanden. Im Rahmen des Drittprojekts Birmensdorferstrasse (Bau Nr. 19059) ist stadteinwärts eine neue

separate Bus- und Velospur geplant. Diese wird vorgängig zum vorliegenden Projekt umgesetzt, weshalb keine weiteren Massnahmen vorgesehen sind.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Die Haltekante stadtauswärts wird neu zu einer Fahrbahnhaltestelle. Für die Bushaltestellen wird künftig ein hindernisfreier Zugang und deren Benutzung gewährleistet. Das Verkehrsaufkommen im betroffenen Strassenabschnitt ist nicht gross, weshalb kein signifikanter Abfall der Leistungsfähigkeit durch die haltenden Busse zu erwarten ist.

4.5 Hitzeminderung

Als Beitrag zur Hitzeminderung sieht das Projekt die Pflanzung von drei neuen Bäumen im nordöstlichen Trottoir vor.

4.6 Lärmschutz

Nach Umsetzung der baulichen Massnahmen sind keine erhöhten Lärmemissionen zu erwarten, es sind keine Lärmschutzmassnahmen geplant.

4.7 Parkierung

Die zwei weissen Parkfelder am nordöstlichen Fahrbahnrand werden mit dem vorliegenden Projekt aufgehoben. Es ist kein Ersatz vorgesehen. Die bestehende Güterumschlagsfläche wird erhalten und befindet sich neu auf der verbreiterten Trottoirfläche.

Das Behindertenparkfeld beim Eingang Birmensdorferstrasse 198, welches mit dem Drittprojekt Birmensdorferstrasse (Bau Nr. 19059) aufgehoben wird, wurde vorgängig bereits durch ein neues Parkfeld in der Stationsstrasse ersetzt. Ebenfalls in der Stationsstrasse wurde zusätzliche Güterumschlagsflächen geschaffen.

Mit dem Drittprojekt Birmensdorferstrasse werden bereits vorgängig drei weisse Parkfelder aufgehoben.

4.8 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung für die Geschäfte erfolgt wie bisher über die Güterumschlagsflächen oder rückwertig über die privaten Zufahrten. Die Anlieferung und Entsorgung sind gewährleistet.

Zürich, 07.10.2024 alg

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

