



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planauflage gemäss § 13 Strassengesetz

Opfikonstrasse

Haltestelle «Auzelg Ost»

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	6
3.3	Fazit	6
4	Bestvariante	7
4.1	Massnahmen Fussverkehr	7
4.2	Massnahmen Veloverkehr	7
4.3	Hitzeminderung	7
4.4	Parkierung	7
4.5	Entsorgung	7

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Das vorliegende Projekt wurde durch das Tiefbauamt ausgelöst. Die Bushaltestelle «Auzelg Ost» ist gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) auszubauen. Zudem soll die Haltestelle neu für Standard- und Gelenkbusse dimensioniert werden.

1.2 Auftrag

Der Projektauftrag umfasst folgende Teilmassnahmen:

- Ausbau der Bushaltestelle «Auzelg Ost» gemäss BehiG
- Erhalt der Platanen und der inventarisierten Naturschutzflächen
- Umbau der Oberflurwertstoffsammelstellen in Unterflurwertstoffsammelstellen
- Projektausmass infolge Drittprojekte auf das baulich Notwendige beschränken

1.3 Defizite / Potenziale

Die Haltekante der Bushaltestelle «Auzelg Ost» ist mit knapp 10 cm Höhendifferenz zu tief. Ein niveaugleiches Einsteigen gemäss BehiG ist nicht gewährleistet. Dies soll unter Erhalt der grossen Platanen mit dem Projekt verbessert werden.

2 Zielformulierung

Basierend auf der Auftrags- und Situationsanalyse sowie den übergeordneten Vorgaben wurden folgende Ziele definiert:

Öffentlicher Verkehr:	BehiG-Ausbau Bushaltestelle «Auzelg Ost» und Ausbau für Gelenkbus Störungsfreier Betrieb (keine Einschränkung durch ERZ-Entsorgungsfahrzeuge bei Containerentleerungen) Gewährleistung Warteposition Endhaltestelle
Stadtgrün:	Erhalt der Platanen und der inventarisierten Naturschutzflächen
Fussverkehr:	Aufwertung der Aufenthaltsqualität Grosszügige Gehwegbreiten im Bereich der Haltestelle
Veloverkehr:	Anschluss an Drittprojekte (Velovorzugsroute) sicherstellen
MIV:	Erhalt Quartiererschliessung und Erschliessung Familiengärten
Lärm:	Bau von Unterflurwertstoffsammelstellen

3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung

Es wurden sechs Varianten zur Lage der Haltestelle «Auzelg Ost» erarbeitet. Die Varianten sind wie folgt zu unterscheiden.

Variante A:

Der Ausbau der Bushaltestelle erfolgt in der heutigen Lage im Bereich der Buswendeschleufe. Aufgrund der Fahrgeometrie kann für die Haltestelle in bestehender Lage nicht über die ganze Länge eine hohe Haltekante gemäss BehiG angeboten werden.

Variante B1:

Die Bushaltestelle wird in die Quartiermitte verschoben und im Bereich der Einmündung Privatstrasse Auzelg angeordnet. Es wird neu zwei Haltestellen bzw. -kanten geben. Im Bereich der Häuser Opfikonstrasse Nrn. 57 bis 67 wird die Aussteigekante und im Bereich der Häuser Opfikonstrasse Nrn. 68 bis 74 wird die Einsteigekante inkl. Warteposition für den Bus angeordnet. Die Haltestellen können jeweils über die ganze Länge mit einer hohen Haltekante ausgebildet werden. Die Platzverhältnisse ermöglichen es, den Gehweg bei der Haltestelle jeweils auf 2,50 m respektive auf 3,00 m zu verbreitern.

Variante B2:

Die Bushaltestelle wird in der Opfikonstrasse südöstlich der Einmündung Privatstrasse Auzelg positioniert. Es wird neu zwei Haltestellen geben. Die Aussteig- und Einsteigekante werden gegenüberliegend im Bereich der Häuser Opfikonstrasse Nrn. 57 bis 65, respektive zwischen den Häusern Nrn. 30 und 32 angeordnet. Die Haltestellen können jeweils über die ganze Länge mit einer hohen Haltekante ausgebildet werden. Um bei der Endhaltestelle eine neue Wartehalle stellen zu können und eine Gehwegbreite von mehr als 2,00 m zu gewährleisten, ist in diesem Bereich ein Landerwerb erforderlich.

Variante B3:

Bei dieser Variante wird die Bushaltestelle nur leicht in Richtung Opfikonstrasse verschoben und im Bereich der Häuser Nrn. 31 bis 37 angeordnet. Da diese Lage nahe am Wendebereich ist, wird es wie im Bestand nur eine Haltestelle geben. Die Haltestelle kann über die ganze Länge mit einer hohen Haltekante ausgebildet werden. Die Wartehalle muss im Vorbereich der tieferliegenden Zeilenbauten platziert werden, wofür ein Landerwerb erforderlich ist.

Variante B4:

Diese Variante gleicht der Variante B3. Anstatt die neue Haltestelle vor der Buswendeschleufe zu platzieren, wird diese nach der Buswendeschleufe zwischen der Häuser Nrn. 20 und 30 angeordnet. Die Haltestelle kann über die ganze Länge mit einer hohen Haltekante ausgebildet werden. Für die Platzierung der Wartehalle ist

ebenfalls ein Landerwerb im Vorgartenbereich der inventarisierten Einfamilienhäuser erforderlich.

Variante C:

Diese Variante unterscheidet sich im Vergleich zu den Varianten B mit einer grösseren Aufwertung des Wendebereichs. Durch das Verschieben der Haltestelle aus dem Wendepunkt heraus, soll der Bereich als Begegnungsplatz umgestaltet werden. Die Aus- und Einsteigekanten werden als nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen in die Opfikonstrasse verschoben (Lage wie Variante B2), während die Warteposition des Busses für den Zeitausgleich in der Buswendeschleife verbleibt.

3.2 Variantenbewertung

Die Varianten wurden mit einer Nutzwertanalyse beurteilt. Die entsprechenden Parameter und Gewichtung der Teilziele wurden vorgängig festgehalten. Die Kosten wurden grob abgeschätzt und sind Bestandteil der Analyse.

3.3 Fazit

Der Ausbau der Haltestelle «Auzelg Ost» soll gemäss Projektauftrag auf das baulich notwendige reduziert werden, um so die Gestaltung der Opfikonstrasse inkl. Buswendeschleife für eine künftige Quartierentwicklung offen zu halten. Daher wird auch auf eine grössere Umgestaltung des Wendebereichs gemäss Variante C verzichtet. Die gewählte Bestvariante B1 bedarf kein Landerwerb und schneidet gegenüber den anderen Varianten in Bezug auf Übersichtlichkeit, zentraler Lage der Bushaltestelle und grosszügige Gehwegflächen am besten ab.

4 Bestvariante

Neben den unter Punkt 3 «Variantenstudium» aufgeführten Merkmalen der Bestvariante (Variante B1) beinhaltet diese nachfolgende Aspekte.

4.1 Massnahmen Fussverkehr

Im Bereich der neuen Bushaltestelle «Aussteigekante» wird ein Gehweg von 2,50 m angeboten. Im Bereich der neuen Bushaltestelle «Einsteigekante mit Warteposition» wird der Gehweg auf 3,00 m verbreitert. Die Bushaltekanten werden beide mit einem Züri-Bord ausgebildet, sodass ein niveaugleiches Einsteigen ermöglicht wird. Die Aufenthaltsqualität bei der Buswendeschleufe wird mit mehr Grünfläche und Sitzgelegenheiten erhöht.

4.2 Massnahmen Veloverkehr

Für den Veloverkehr wird das Überholen eines wartenden Busses ermöglicht. Die Anbindungen an die Drittprojekte der Andreasstrasse (Velovorzugsroute) sind mit dem Projekt gewährleistet.

4.3 Hitzeminderung

Sämtliche bestehenden Bäume bleiben erhalten. Im Bereich der Buswendeschleufe wird der neu gewonnene Platz infolge Verschiebung der Entsorgungsstelle durch grössere Grün- und Kiesflächen entsiegelt.

4.4 Parkierung

Durch den Ausbau der Bushaltestelle Auzelg Ost werden total vier Parkplätze der «Blauen Zone» auf der Opfikonstrasse aufgehoben. Für den neuen Standort der Unterflurwertstoffsammelstelle werden bei der Tramwendeschleufe Auzelg vier gebührenpflichtige Parkplätze aufgehoben.

4.5 Entsorgung

Die bestehenden Oberflurwertstoffsammelstellen werden zur Tramwendeschleufe «Auzelg» verschoben. Dort werden neu Unterflurwertstoffsammelstellen erstellt, um so die Lärmquelle zu reduzieren.

Zürich, 6. Februar 2023 grm/srv

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

