



## **Erläuternder Bericht**

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

## **Seefeldstrasse**

Haltestelle Fröhlichstrasse

Bau Nr. 20037

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Zielformulierung</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Mitwirkung der Bevölkerung</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Projektbeschrieb</b>	<b>6</b>
4.1	Konzept	6
4.2	Fussverkehr	6
4.3	Veloverkehr	7
4.4	Öffentlicher Verkehr	7
4.5	Hitzeminderung	7
4.6	Lärmschutz	7
4.7	Parkierung	7
4.8	Anlieferung und Entsorgung	7

# **1 Ausgangslage**

Die Haltestelle Fröhlichstrasse in der Seefeldstrasse wird von den Tramlinien 2 und 4 sowie von den Gelenktrolleybussen der Linie 33 und der Linie N91 in beide Richtungen bedient. Weiter nutzen die Gelenkbusse der Linien 912 und 916 die Haltestelle stadteinwärts. Die beiden bestehenden Haltekanten erfüllen die Anforderungen an einen hindernisfreien Ein-/Ausstieg gemäss Behindertengleichstellungsgesetz nicht. Neu vorgesehen ist die Umsetzung einer Haltekante, die 28 Zentimeter hoch ist.

Koordiniert mit der Umsetzung der Haltekanten wird auch die Gas-Niederdruckleitung aus dem Jahr 1984 im Abschnitt Seefeldstrasse Nr. 167–173 erneuert. Beim bestehenden Fussgängerübergang auf der Höhe der Ceresstrasse wird die Sicherheit für Zufussgehende mittels einer Lichtsignalanlage neu geregelt.

## **2 Zielformulierung**

- Hindernisfreier Ausbau der Haltestelle mit erhöhten Haltekanten, einem sogenannten Kombibord Tram/Bus
- Dimensionierung der Haltekanten auf 43 Meter Länge
- Der Bewegungsfluss für Zufussgehende darf nicht verschlechtert werden
- Neue Lichtsignalanlage beim Fussgängerübergang Ceresstrasse
- Erneuerung der Gas-Niederdruckleitung

### **3 Mitwirkung der Bevölkerung**

Es hat keine Mitwirkung gemäss § 13 Strassengesetz stattgefunden.

## 4 Projektbescrieb

### 4.1 Konzept

Sowohl bezüglich Standort der Haltestelle als auch im Umgang mit dem zusätzlichen Höhenversatz im Querschnitt infolge der höheren Haltekante sind verschiedene Varianten geprüft worden.

Die geplante Haltekante mit einer Höhe von 28 Zentimetern ist im engen Querschnitt zwischen den bestehenden Häuserfassaden sehr anspruchsvoll umzusetzen und kann nicht mit Standard-Quergefällen realisiert werden. Mit einer punktuellen Erhöhung des Quergefälles auf 2 bis 5 % und den notwendigen Anpassungen an den privaten Fassaden kann die Haltekante stadtauswärts auf die geforderten 43 m hindernisfrei ausgebaut werden und stadteinwärts auf einer Länge von 21 m. Nach Rücksprache mit der Denkmalpflege des Amtes für Städtebau, welche im vorliegenden Projekt die notwendigen Anpassungen an den Fassaden weitestgehend als geringfügigen Eingriff eingestuft hat, wird die Variante mit Anpassungen an den privaten Fassaden umgesetzt.

Infolge Begehren aus der Bevölkerung sind drei alternative Standorte für die Haltestellen geprüft worden, mussten jedoch verworfen werden. Keine der geprüften Varianten weist massgebliche Vorteile gegenüber der bestehenden Lage auf. Im Gegenteil ist eine Verschiebung mit hohen Kosten verbunden, da eine relativ neue Gleisanlage erneuert werden müsste und somit aus ressourcentechnischer wie auch wirtschaftlicher Sicht unverhältnismässig ist. Eine Verschiebung stadtauswärts wird aufgrund der regelmässigen Haltestellenabstände nicht angestrebt. Eine Lösung mit beidseits durchgehend hoher Haltekante kann mit einer Verschiebung der Haltestelle nicht erreicht werden.

### 4.2 Fussverkehr

Seitens Fussverkehr sind im Grundsatz keine Veränderungen geplant. Entlang der Seefeldstrasse verläuft eine kommunale Fusswegverbindung. Die Platzverhältnisse sind und bleiben sehr beschränkt, insbesondere im Haltestellenbereich. Die Dienstabteilung Verkehr erstellt eine neue Lichtsignalanlage auf Höhe der Ceresstrasse, um die Sicherheit beim Queren der Seefeldstrasse zu erhöhen.

Die aus den höheren Haltekanten resultierende Höhendifferenz auf dem Trottoir wird entlang der Fassaden angepasst. Dazu sind Anpassungen an diversen Lichtschächten und Fassadenöffnungen nötig. Um diese so gering wie möglich zu halten, weist das Quergefälle ein wechselndes Gefälle ab der Randsteinkante Richtung Gebäude auf. Ein Meter vor den Fassaden wird ein Wasserstein erstellt. Ab da wird das Gefälle von den Fassaden weg verlaufen.

Die bestehende Möblierung der Haltestelle wird grundsätzlich beibehalten. Um die Zirkulation der Zufussgehenden zu optimieren, wird die Möblierung teilweise neu angeordnet.

### **4.3 Veloverkehr**

In der Seefeldstrasse ist keine Veloverbindung geplant. Es besteht keine Veloinfrastruktur.

### **4.4 Öffentlicher Verkehr**

Die Haltekanten werden an bestehender Lage erneuert. Wo möglich, wird eine kombinierte Tram-/Bushaltekante mit hoher Haltekante realisiert. Stadtauswärts ist dies über die kompletten 43 m möglich. Stadteinwärts können 21 m erhöht werden. Im übrigen Bereich befinden sich die Einmündung der Karlstrasse und die Anlieferung der Liegenschaft Seefeldstrasse 173.

An der Fahrbahn und den Tramgleisen wird nichts verändert. Um den erhöhten Randstein einbauen zu können, wird der Betonoberbau des Gleises erneuert.

### **4.5 Hitzeminderung**

Auf die Umsetzung von hitzemindernden Massnahmen wird im vorliegenden Projekt verzichtet, da es auf die hindernisfreie Ausgestaltung der Haltestelle fokussiert. Die bestehenden Bäume werden nicht verändert.

### **4.6 Lärmschutz**

Verkehrlich sind keine Veränderungen geplant. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt weiterhin 50 km/h.

### **4.7 Parkierung**

Betreffend Parkierung sind keine Veränderungen geplant, die bestehenden Parkplätze werden beibehalten.

### **4.8 Anlieferung und Entsorgung**

Für Anlieferung und Entsorgung sind keine Veränderungen geplant. Die bestehenden Anlieferungen bleiben unverändert.

Zürich, 31.5.2023 GIG

Leiter Werterhaltung

Hannes Schneebeil



