



ERLÄUTERNDER BERICHT

**Öffentliche Planaufgabe
Gemäss § 13 Strassengesetz**

Bau Nr. 16039 Zeltweg Busspur

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wurde seitens der Zürcher Verkehrsbetriebe (VBZ) die direkte Verbindung des Quartiers Witikon ins Stadtzentrum realisiert. Dazu wurden die Trolleybuslinien 31 und 34 verknüpft. Auf der somit verlängerten Buslinie 31 kam es nach der Einführung aus verschiedenen Gründen zu überdurchschnittlichen Verspätungen. Für eine langfristige Lösung ist es erforderlich, dass die Busse weniger lang im Stau stehen und die Verlustzeiten dadurch reduziert werden.

1.2 Auftrag

Im Rahmen der Bearbeitung des vorliegenden Strassenprojekts wurde die Umsetzung folgender Bedürfnisse geprüft:

- Effiziente Priorisierung der Buslinie 31
- Umsetzung der kommunalen Veloroute
- Belagsersatz in der Fahrbahn und den Gehwegen
- Ersatz der Randabschlüsse
- Lage der Knotenzufahrt und der Bushaltestelle optimieren
- Umsetzung der hindernisfreien Bushaltestelle Kreuzplatz
- Umsetzung des Alleenkonzpts

Zusammen mit dem Strassenprojekt werden folgende Werkleitungsmassnahmen umgesetzt:

- Dienstabteilung Verkehr: Bau von Werkleitungen, Anpassungen von Verkehrsregelungen, Ersatz Detektorschleifen
- Energie 360°: Innensanierung der bestehenden Gasleitung im gesamten Projektperimeter
- Wasserversorgung Zürich: Ersatz der Wasserleitung und der Quellwasserleitung zwischen Merkurstrasse und Kreuzplatz

Zusätzlich ist der Nachweis der Leistungsfähigkeit der Strasse gemäss Kantonsverfassung (Art. 104, Abs. 2bis) zu erbringen.

1.3 Defizite / Potenziale

Öffentlicher Verkehr

Die Trolleybusse der Linie 31 mit Fahrtrichtung Innenstadt fahren von Südosten kommend bis zum Kreuzplatz auf dem Tramtrasse. Auf Höhe der Klosbachstrasse wechseln sie auf die Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Zeltweg und stehen ab dort zu den Hauptverkehrszeiten mit dem MIV im Stau, welcher sich ausgehend vom Central über den Heimplatz bis hin zum Zeltweg fortsetzt.

An der Haltestelle Kreuzplatz hat der Bus derzeit keine Möglichkeiten, Abweichungen vom Fahrplan auszugleichen und ggf. die Abfahrt bis zum fahrplanmässigen Zeitpunkt hinauszuzögern, ohne den MIV mit Fahrtrichtung Innenstadt zu behindern. Die Bushaltestelle Kreuzplatz entspricht aktuell nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG).

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Besonders zu Hauptverkehrszeiten staut sich der MIV mit Fahrtrichtung Heimplatz/Central bis in den Projektperimeter zurück.

Fussgängerverkehr

Der bestehende Fussgängerstreifen auf Höhe des Knotens Zeltweg und Kreuzstrasse entspricht nicht mehr den gültigen sicherheitsrelevanten Normen, da zwei Fahrspuren ohne eine dazwischenliegende Fussgängerinsel ohne Lichtsignal gequert werden müssen. An der Haltestelle wartende Busse sorgen ausserdem für unzureichende Sichtverhältnisse am Fussgängerstreifen. Die Wege zwischen der Bushaltestelle und den Tramhaltestellen sind derzeit weit und wenig komfortabel.

Veloverkehr

Im Projektperimeter befindet sich aktuell keinerlei Veloinfrastruktur und die Velofahrenden stehen zu Hauptverkehrszeiten mit dem MIV im Stau. Für weniger versierte Velofahrende stellt besonders das Linksabbiegen in die Merkurstrasse eine Herausforderung dar.

Hitzeminderung

Der öffentliche Strassenraum im Projektperimeter ist vollständig versiegelt.

2 Zielformulierung

Basierend auf der Auftrags- und Situationsanalyse wurden folgende Projektziele definiert:

Öffentlicher Verkehr

- Steigerung der Attraktivität der Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch Verringerung der Reisezeiten der Buslinie 31.
- Verbesserung der Zuverlässigkeit und Erhöhung der Flexibilität
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Tram- und Bus

Motorisierter Individualverkehr

- Beibehaltung der praktischen Leistungsfähigkeit

Fussgängerverkehr

- Umsetzung sicherer Fussgängerquerungen im Projektperimeter

Veloverkehr

- Umsetzung von Velomassnahmen zu Erhöhung der Sicherheit auf der kommunalen Veloroute

3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung und Variantenanalyse

Es wurden zwei Varianten ausgearbeitet. Die Auswirkungen auf die Reisezeiten des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs wurden anhand eines Verkehrsgutachtens ermittelt.

Variante 1: Zusätzliche Fahrspur zwischen Kreuz- und Merkurstrasse

- Separate Busspur zwischen Kreuzplatz und bis ca. 20 m vor den Knoten Zeltweg/Merkurstrasse. Zwischen Kreuzplatz und Kreuzstrasse wird eine MIV Fahrspur in die Busspur umgewandelt, ab der Kreuzstrasse werden zusätzlich zur Busspur zwei MIV Fahrspuren umgesetzt.
- Der MIV in Richtung Heimplatz wird an der Haltelinie vor der Merkurstrasse durch das Lichtsignal aufgehalten, sobald ein Bus an der Haltestelle Kreuzplatz die Anforderung sendet. Nachdem der Bus den wartenden MIV passiert hat, bekommt auch der MIV in Richtung Heimplatz die Freigabe zur Weiterfahrt und schliesst sich dem Bus auf der rechten Fahrspur Richtung Heimplatz an. Für den linksabbiegenden MIV in die Merkurstrasse steht eine separate Fahrspur zur Verfügung. Mit dieser Massnahme lässt sich, besonders zu Hauptverkehrszeiten, ein signifikanter Reisezeitgewinn für die Busse der Linie 31 realisieren.
- Benutzung der Busspur für Velos gestattet. Separater Radstreifen für den linksabbiegenden Radverkehr in die Merkurstrasse.
- Verlegung und behindertengerechter Ausbau der Bushaltestelle Kreuzplatz.
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Tram an der Haltestelle Kreuzplatz.
- Umsetzung sicherer und regelkonformer Querungsmöglichkeiten für den Fussgängerverkehr und einer Trottoirüberfahrt in dem Knoten Kreuzstrasse.
- Erfordernis von erheblichem Landerwerb, verbunden mit umfangreicher Versiegelung unbefestigter Flächen und zahlreichen Baumfällungen, u. a. ein grosser Urwelt-Mammutbaum.



Abbildung 1: Variante 1, Abschnitt Kreuz- bis Merkurstrasse

Variante 2: Umsetzung der Massnahmen im bestehenden Strassenquerschnitt

- Umwandlung einer der zwei bestehenden MIV-Fahrs Spuren zu einer separaten Busspur zwischen Kreuzplatz und Grundstücksgrenze zwischen den Liegenschaften Zeltweg 81 und Zeltweg 83. Anordnung einer lichtsignalgeregelten Bus-Schleuse am Ende der Busspur.
- Die Lichtsignalsteuerung der Bus-Schleuse gewährt allen Verkehrsteilnehmern standardmässig freie Fahrt. Der MIV wird an der Bus-Schleuse durch das Lichtsignal aufgehalten, sobald ein Bus an der Haltestelle Kreuzplatz die Anforderung sendet. Nachdem der Bus den wartenden MIV passiert hat, bekommt auch der MIV die Freigabe zur Weiterfahrt und schliesst sich dem Bus auf der rechten Fahrs pur Richtung Heimplatz an oder biegt auf der linken Fahrs pur in die Merkurstrasse ab. Mit dieser Massnahme lässt sich, besonders zu Hauptverkehrszeiten, ein signifikanter Reisezeitgewinn für die Busse der Linie 31 realisieren.
- Benutzung der Busspur für Velos gestattet. Keine Veloinfrastruktur für das direkte Linksabbiegen in die Merkurstrasse mit Ausnahme des vorgezogenen Haltebalkens vor dem Knoten Zeltweg/Merkurstrasse.
- Umsetzung einer Möglichkeit zum indirekten Linksabbiegen in die Merkurstrasse.
- Verlegung und behindertengerechter Ausbau der Bushaltestelle Kreuzplatz.
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Tram an der Haltestelle Kreuzplatz.
- Umsetzung sicherer und regelkonformer Querungsmöglichkeiten für den Fussgängerverkehr und einer Trottoirüberfahrt in dem Knoten Kreuzstrasse.
- Umsetzung im bestehenden Strassenraum. Keine zusätzliche Entsiegelung und keine Baumfällungen erforderlich.

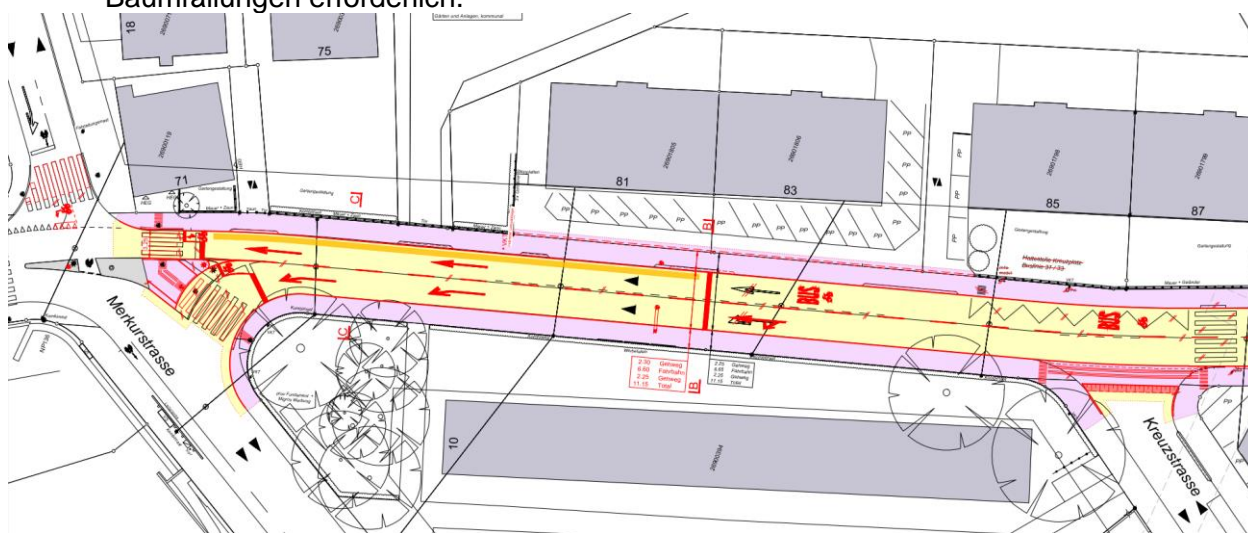


Abbildung 2: Variante 2, Abschnitt Kreuz- bis Merkurstrasse

3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Die Variante 1 schneidet wegen der zusätzlichen Versiegelung von bestehenden Grünflächen und der Fällung von zahlreichen Bäumen ohne wesentliche Vorteile deutlich schlechter ab als die Variante 2.

3.3 Fazit

Das vorliegende Projekt trägt zur Beschleunigung und Verbesserung der Fahrbahnstabilität für die Linie 31 bei. Mit der Verlegung und Umgestaltung der Bushaltestelle werden die Vorgaben des BehiG umgesetzt und die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Tram am Kreuzplatz deutlich verbessert. Die Leistungsfähigkeit des MIV bleibt erhalten und Velomassnahmen werden umgesetzt. Die Sicherheit der Querungsmöglichkeiten für Zufussgehende wird erhöht.

4 Bestvariante

Neben den unter Punkt «3 Variantenstudium» aufgeführten Merkmalen der Bestvariante (Variante 2) sind nachfolgende Aspekte der Bestvariante ebenfalls zu berücksichtigen.

4.1 Hitzeminderung

Im Projektperimeter werden keine neuen Massnahmen zur Hitzeminderung umgesetzt, da in dem Strassenquerschnitt keine entsprechenden Flächen zur Verfügung stehen.

4.2 Parkierung

Im Projektperimeter befinden sich weder im heutigen Zustand noch im Projekt öffentliche Parkplätze.

4.3 Anlieferung und Entsorgung

Die bestehenden Güterumschlagsflächen sowie die Zugänglichkeit für ERZ zu den Containerabholorten bleiben erhalten.

Zürich, 31. Januar 2022 vej

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel