



## **Erläuternder Bericht**

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

**Regensdorferstrasse**  
Haltestelle Heizenholz

Bau Nr. 22668

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>3</b>
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	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>Projektbeschrieb</b>	<b>6</b>
4.1	Konzept	6
4.2	Fussverkehr	6
4.3	Veloverkehr	6
4.4	Öffentlicher Verkehr	7
4.5	Hitzeminderung	7
4.6	Lärmschutz	8
4.7	Parkierung	8
4.8	Anlieferung und Entsorgung	8

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auslöser

Die heutige Bushaltestelle «Heizenholz» entspricht nicht den Anforderungen und Bedürfnissen einer hindernisfreien Haltestelle gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs. Mit dem vorliegenden Projekt soll eine hindernisfreie Ausgestaltung der Haltestelle geprüft und umgesetzt werden.

## 1.2 Auftrag

Das vorliegende Oberflächenprojekt umfasst folgende Massnahmen:

- Umsetzung hindernisfreier Bushaltekanten
- Anpassen der Wartehallen inkl. Haltestelleninfrastruktur
- Umsetzung von hitzemindernden Massnahmen
- Schutz der bestehenden Grünflächen und Bäume

## 1.3 Defizite / Potenzial

Die Haltestelle «Heizenholz» besteht heute aus drei Haltekanten, die alle nicht die Anforderungen einer hindernisfreien Haltestelle erfüllen.

Haltekante in der Wendeschlaufe (Bus Nr. 89, stadtauswärts):

Die Haltekante liegt in einer Geraden und könnte grundsätzlich mit einer hohen Haltekante ausgeführt werden. Die Anfahrt müsste dazu begradigt werden, um ein korrektes Anfahren an die Haltekante, das sogenannte Zürich-Bord, zu ermöglichen.

Haltekante in der Regensdorferstrasse (Bus Nr. 46, stadteinwärts):

Die Haltekante befindet sich heute in einem Radius und müsste für die Umsetzung einer durchgehend hohen Kante begradigt werden. Dies gilt auch für die Anfahrt des Busses, damit dieser optimal an die Haltekante, das sogenannte Zürich-Bord, zu liegen kommt.

Haltekante in der Regensdorferstrasse (Bus Nr. 46, stadtauswärts):

Die heutige Bushaltestelle liegt bereits in einer Geraden und müsste lediglich leicht verschoben werden, um ein korrektes Anfahren an die Haltekante, das sogenannte Zürich-Bord, zu ermöglichen. Zudem müsste die Haltekante etwas verlängert werden, sodass das hindernisfreie Ein- und Aussteigen bei Standardbussen gewährleistet ist.

## 2 Zielformulierung

Aufgrund der Auswertung der vorgängig festgestellten Defizite oder den verschiedenen Bedürfnissen der involvierten Parteien wurden folgende Ziele definiert:

- Umsetzung von hindernisfreien Bushaltestellen
- Erstellen durchgehend hoher Haltekanten mit Zürich-Bord 22 cm
- Anpassen der Haltestelleninfrastruktur an neue Gegebenheiten
- Entsiegelung nicht mehr benötigter Flächen im Strassenbereich und Pflanzen von zusätzlichen Bäumen im Projektperimeter

### 3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz vom 31. Mai bis 1. Juli 2024 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt 6 Einwendungen mit total 15 Anträgen eingegangen, davon mehrere mit identischem oder ähnlichem Wortlaut. Die Anträge betrafen unterschiedliche Aspekte wie Umsetzung und Lage der Kapphaltestelle, Spurbreiten, Geschwindigkeitsregime und Massnahmen zugunsten des Velo- und Fussverkehrs.

Die eingegangenen Einwendungen wurden geprüft und es wurde zu den einzelnen Punkten Stellung bezogen. Der «Bericht zu den Einwendungen» wurde anschliessend vom 6. September bis 4. November 2024 öffentlich aufgelegt.

## 4 Projektbeschreibung

### 4.1 Konzept

Die Bushaltestelle «Heizenholz» wird neu sowohl für die Linie Nr. 46 als auch die Linie Nr. 89 in der Regensdorferstrasse angeordnet. Im Unterschied zu heute kann der stehende Bus auch stadtauswärts nicht mehr überholt werden. Die Buslinie Nr. 89 hat hier ihre Endhaltestelle. Neu wird der Bus Nr. 89 die Fahrgäste an der neuen Haltekante stadteinwärts aussteigen lassen und anschliessend in die bestehende Wendeschleife fahren. Die heutige Haltestelle in der Schleife wird neu als Warteraum für den Bus genutzt. Nach Ablauf der Wartezeit fährt der Bus zurück in die Regensdorferstrasse bzw. die neue Haltestelle «Heizenholz», um die wartenden Fahrgäste aufzunehmen.

Durch die Anpassungen am Strassenquerschnitt werden die Fahrspuren auf je 3,25 m verschmälert. Zwischen den beiden Fahrspuren entsteht eine grosszügige Grünfläche mit einer Baumreihe. In den Seitenbereichen werden die Gehweg- und Haltestellenflächen ebenfalls vergrössert und bieten Platz für zusätzliche Bäume und Grünflächen. Im südlichen Bereich entsteht eine neue Fussgängerquerung, die einen sicheren Zugang zu den Haltestellen bietet.

### 4.2 Fussverkehr

Im betroffenen Perimeter befinden sich keine kommunal oder regional klassierten Fusswegverbindungen. Entlang der Naglerwiesenstrasse und der Regensdorferstrasse verläuft ein Schulweg, der im Bereich der Liegenschaft Regensdorferstrasse Nr. 192 die Regensdorferstrasse quert. Mit dem vorliegenden Projekt bleiben sämtliche Fussgängerbeziehungen erhalten. Zudem kann durch die Neuordnung der Haltestelle «Heizenholz» und der verbreiterten Mittelinsel eine zusätzliche Fussgängerquerung erstellt werden. Ebenfalls werden in diesem Abschnitt die Trottoirbereiche breiter ausgestaltet und teilweise mit Bäumen ergänzt, was zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität beiträgt.

### 4.3 Veloverkehr

Die Regensdorferstrasse ist im vorliegenden Abschnitt als kommunale Veloroute klassiert und gemäss Velonetzplanung als Basisnetz eingetragen. Mit dem hindernisfreien Ausbau der Haltestelle «Heizenholz» werden aber keine Massnahmen bezüglich Veloinfrastruktur umgesetzt. Im Zusammenhang mit den Strassenlärmsanierungen der 3. Etappe wird auf der Regensdorferstrasse zukünftig Tempo 30 umgesetzt werden. Aufgrund der Verkehrsmenge, zusammen mit dem Temporegime von 30 km/h, kann auf die Realisierung einer Veloinfrastruktur verzichtet werden. Eine Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr mit dem motorisierten

Individualverkehr (MIV) ist eine durchaus gangbare Lösung und entspricht den aktuellen Velostandards der Stadt Zürich. Des Weiteren ist zu bemerken, dass auf der ganzen Regendorferstrasse keine separate Veloinfrastruktur umgesetzt ist, da die Platzverhältnisse dies nicht zulassen. Nur in einem kurzen Abschnitt entlang der Haltestelle «Heizenholz» eine Veloinfrastruktur anzubieten, entspricht nicht dem Grundsatz einer einheitlichen Strassenraumgestaltung. Dabei wird ein homogenes Bild der Strassenräume einschliesslich der Veloinfrastruktur angestrebt. Die Veloinfrastruktur soll für alle Verkehrsteilnehmenden intuitiv lesbar sein und Haltestellen, die innerhalb eines Strassenzugs oder ähnlicher benachbarter Strassenräume liegen, sollen nach demselben Prinzip ausgestaltet werden. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden im Bereich der Haltestelle «Heizenholz» die Fahrspuren auf 3,25 m verschmälert, um so ein Überholen der Velofahrenden durch nachfolgende Fahrzeuge zu verhindern.

#### **4.4 Öffentlicher Verkehr**

Die Haltekanten der neuen Haltestelle «Heizenholz» können durchgehend mit einem Zürich-Bord von 22 cm Höhe ausgeführt werden und ermöglichen so einen stufenlosen Einstieg in den Bus. Des Weiteren werden die Haltebereiche mit einer Betonplatte ausgeführt. Sowohl stadteinwärts wie auch stadtauswärts werden die Haltestellen mit einer Wartehalle ausgerüstet. Die weitere Möblierung erfolgt analog den heutigen Haltestellen.

#### **4.5 Hitzeminderung**

Mit dem vorliegenden Projekt werden im Projektperimeter vier Bäume gefällt, da diese entweder im Bereich der neuen Bushaltestelle «Heizenholz» stadtauswärts zu liegen kommen oder ersetzt werden müssen. Im Gegenzug können durch die Neugestaltung des Strassenquerschnitts zwölf neue Bäume gepflanzt werden, sodass eine Bilanz von plus acht Bäumen ausgewiesen werden kann. Sämtliche Baumgruben sollen zudem unterirdisch durch den Einbau von Baums substrat verbunden werden, um beste Voraussetzung für die neu gepflanzten Bäume zu schaffen. Weiter kann zwischen den beiden Fahrspuren eine grosszügige Grünfläche geschaffen werden, da die heutige Sperrfläche im Fahrbahnbereich nicht mehr benötigt wird. Ein Teil des anfallenden Regenwassers wird zudem in die neu geschaffene Grünfläche entwässert. Dadurch können die Bedingungen für die Bäume verbessert werden.

## 4.6 Lärmschutz

Die Immissionsgrenzwerte bezüglich des Lärms werden im betroffenen Abschnitt grösstenteils eingehalten. Lediglich im Bereich der Liegenschaft Regensdorferstrasse Nr. 150 werden die Werte minimal überschritten. Nach Umsetzung der baulichen Massnahmen sind keine erhöhten Lärmimmissionen zu erwarten. Des Weiteren wird das Projekt aufgrund der baulichen Massnahmen als «keine wesentliche Änderung» eingestuft und somit sind keine Lärmschutzmassnahmen vorgesehen.

## 4.7 Parkierung

Das Projekt tangiert keine öffentlichen Parkplätze, weshalb die Bilanz neutral bleibt.

## 4.8 Anlieferung und Entsorgung

Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften oder Grundstücke bleibt unverändert. Durch das Projekt werden keine Güterumschlagsfelder tangiert. Das heutige Verkehrskonzept bleibt grundsätzlich bestehen.

Zürich, 16.01.2025 bus

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel



