



# Öffentliche Planaufgabe gemäss § 13 Strassengesetz

Erläuternder Bericht

Hofwiesenstrasse  
Abschnitt Schaffhauserplatz bis Bucheggplatz

Bau Nr. 20059

Zürich, November 2025 stw

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>3</b>
1.1	Auftrag	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite / Potenziale	4
<b>2</b>	<b>Zielformulierung</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Variantenstudium</b>	<b>7</b>
3.1	Variantengenerierung	7
3.2	Variantenbewertung und Variantenentscheid	10
3.3	Fazit	11
<b>4</b>	<b>Bestvariante</b>	<b>12</b>
4.1	Konzept	12
4.2	Fussverkehr	12
4.3	Veloverkehr	13
4.4	Öffentlicher Verkehr	13
4.5	Hitzeminderung	14
4.6	Parkierung	15
4.7	Anlieferung und Entsorgung	15
4.8	Bilanzen	15

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auftrag

Der Projektperimeter der Vorstudie erstreckt sich über den rund 900 Meter langen Abschnitt der Hofwiesenstrasse zwischen dem Schaffhauserplatz und dem Bucheggplatz. Die Rothstrasse im Abschnitt Schaffhauserstrasse bis Hofwiesenstrasse sowie der angrenzende obere Abschnitt der Rotbuchstrasse mit den beiden Bushaltestellen «Schaffhauserplatz» liegen ebenfalls im Perimeter des Projekts.

Ausgelöst wurde das Projekt von der Wasserversorgung Zürich, die im Abschnitt zwischen dem Schaffhauserplatz und dem Bucheggplatz den Ersatz der sanierungsbedürftigen Grau-Guss-Hauptleitung (Ø 400 mm) sowie der Verteilleitung (Ø 150 mm) vorsieht. Im Zusammenhang des Grundsatzes eines koordinierten Bauens soll eine Neugestaltung des Strassenraums vorgenommen werden, in welcher die aktuellen Vorgaben und Strategien der Stadt Zürich zu berücksichtigen sind. Die Lage und Ausbildung des Tramtrasses sind ebenfalls in die Überlegungen miteinzubeziehen.

## 1.2 Randbedingungen

Die Bebauung entlang der Hofwiesenstrasse hat sich seit ihrer Entstehung vor rund 100 Jahren nur punktuell verändert. Rund um den Schaffhauserplatz zeigt sich die Bebauungs- und Nutzungsstruktur heterogen. Die geschlossene Bebauung wird von auf den Strassenraum ausgerichtete Nutzungen im Erdgeschoss dominiert. Zwischen der Rothstrasse und der Seminarstrasse prägen bis heute zur Strasse orientierte Wohnhäuser den Strassenraum. Ab der Rothstrasse erfolgt die Erschliessung der Häuser meist von der Hofwiesenstrasse aus. Im Abschnitt zwischen der Seminarstrasse und dem Bucheggplatz wurden in den letzten Jahren erste Ersatzneubauten realisiert.

Die Brunnenanlage auf dem Schaffhauserplatz ist im Kunstverzeichnis aufgeführt. Der Platz vor dem Brunnen weist heute keine Entsiegelung und Begrünung auf. Die Hofwiesenstrasse durchquert im Projektperimeter zwei Gebiete, die im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder aufgeführt sind. Im Abschnitt zwischen der Rothstrasse und der Bucheggstrasse wird die Strasse von einer stattlichen, beidseitigen Laubbaumallee gesäumt. Die Bäume befinden sich mehrheitlich in einem guten und erhaltenswerten Zustand.

Gemäss kommunalem Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen «SLöBA» ist der Abschnitt der Hofwiesenstrasse ab der Rothstrasse ein Quartierzentrum. Gemäss Strategie «[Stadtraum und Mobilität 2040](#)» entspricht die Hofwiesenstrasse dem Typ «erschliessende» bzw. «verbindende» Stadtachse.

Die Trottoirs in der Hofwiesenstrasse, der Rothstrasse und Rotbuchstrasse sind gemäss Richtplan als kommunale Fusswegverbindungen klassiert. Die Querung des Schaffhauserplatzes ist eine Querung mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Die

Fussgängerquerungen der Hofwiesenstrasse vor und nach der Tramhaltestelle Laubiweg sind als Schulwege ausgewiesen.

Im kommunalen Richtplan Verkehr ist auf der Hofwiesenstrasse im Abschnitt Bucheggstrasse bis Rothstrasse eine kommunale Veloverbindung eingetragen. Im Abschnitt Rothstrasse bis Schaffhauserplatz verläuft eine übergeordnete Veloverbindung. Die Hofwiesenstrasse und die Rothstrasse sind Bestandteile des Velo-Hauptnetzes.

Im Projektperimeter der Hofwiesenstrasse verkehren die Tramlinien 11 und 15. Diese nutzen aktuell ein Eigentrassee in Mittellage auf freier Strecke mit den Tramhaltestellen «Schaffhauserplatz» und «Laubiweg». Die Tramhaltestelle «Schaffhauserplatz» in Fahrtrichtung Stadt wird auch von der Nachtbuslinie 7 angefahren. Die Bushaltestellen «Schaffhauserplatz» der Buslinie Nr. 33 an der Rotbuchstrasse liegen ebenfalls im Projektperimeter. Alle Tramhaltestellen im Projektperimeter weisen Kissenlösungen (Teilerhöhungen der Haltekanten) auf und sind nicht durchgehend mit hohen Haltekanten ausgestattet. Die Bushaltestellen «Schaffhauserplatz» in der Rotbuchstrasse sind noch nicht behindertengerecht ausgebaut.

Die Hofwiesenstrasse ist im Abschnitt Bucheggplatz bis Rothstrasse als kommunale Sammelstrasse klassiert. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird im Gegenverkehr mit einer signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h geführt. Ab der Einmündung Rothstrasse ist die Hofwiesenstrasse inklusive Rothstrasse als regionale Verbindungsstrasse klassiert und wird im Einbahnregime in Fahrtrichtung Schaffhauserplatz betrieben. Auf der Rothstrasse ist ebenfalls eine Fahrtrichtung, in Richtung Hofwiesenstrasse, mit 50 km/h signalisiert. Auch die Rotbuchstrasse (Gegenverkehr, Generell 50 km/h) ist eine regionale Verbindungsstrasse. Auf den umliegenden Quartierstrassen gilt Tempo 30.

Im Projektperimeter gibt es im Bereich Knoten Seminarstrasse 16 Veloparkplätze. Ausser drei gebührenpflichtigen Parkplätzen auf Höhe Hofwiesenstrasse Nr. 11 gibt es keine Parkplätze. Im Abschnitt zwischen der Rothstrasse und dem Bucheggplatz gibt es im Bereich des Trottoirs zwischen den Bäumen signalisierte Halteverbote, ausgenommen Ein- und Aussteigenlassen, respektive Parkverbote mit zeitlich erlaubten Ausnahmen.

### **1.3 Defizite / Potenziale**

#### **Stadtraum**

Zwischen dem Schaffhauserplatz und der Rothstrasse weist die Baumallee Lücken auf. Es wird angestrebt, die Allee bis zum Schaffhauserplatz fortzuführen und eine durchgehende, grüne Achse zu schaffen. Ebenso können der Schaffhauserplatz um den Platz und die Trottoirs in diesem Bereich mehr begrünt und aufgewertet werden.

### **Fussverkehr**

Die Breiten der Trottoirs entlang der Baumallee sind wegen den Baumscheiben zu schmal. Die Rückgewinnung von Flächen zugunsten des Fussverkehrs birgt grosses Potenzial, die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

### **Veloverkehr**

Die Hofwiesenstrasse weist, mit Ausnahme zu den Knotenzufahrten Schaffhauser- und Bucheggplatz, weitgehend keine Veloinfrastruktur auf. Im Abschnitt Bucheggstrasse bis Rothstrasse wird das Velo im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. Im Abschnitt Rothstrasse in Richtung Schaffhauserplatz besteht ein Velostreifen stadteinwärts. Die Verbindung der Hofwiesenstrasse Richtung Schaffhauserstrasse führt über einen schmalen Velo-/Fussweg ohne taktile Abgrenzung. Im Knotenbereich Schaffhauserplatz sind zudem nicht alle Velobeziehungen abgedeckt und die Erdgeschossnutzungen im Bereich des Quartierzentrums sind teilweise nur mit Umweg-Fahrten erreichbar.

Mit einer Neuaufteilung des Strassenraums können das Veloangebot ergänzt und die Veloführung optimiert werden.

### **Öffentlicher Verkehr**

Die Tramlinien 11 und 15 in der Hofwiesenstrasse verkehren heute zwischen der Rothstrasse und dem Bucheggplatz auf einem eigenen Trasse, welches durchgehend mit Belag ausgebildet ist. Die Tramhaltestellen «Laubiweg» und «Schaffhauserstrasse» in der Hofwiesenstrasse weisen aktuell Teilerhöhungen auf. Die Bushaltestellen «Schaffhauserplatz» der Buslinie Nr. 33 an der Rotbuchstrasse sind noch nicht behindertengerecht ausgebaut.

Mit einer Neuaufteilung und Optimierung des heutigen Strassenraums können die geometrische und bauliche Ausbildung des Tramtrasses optimiert werden. Bei den Tram- und Bushaltestellen ist ein behindertengerechter Ausbau anzustreben.

### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Der MIV im Abschnitt Rothstrasse bis Bucheggplatz teilt sich mit dem Veloverkehr in beide Fahrtrichtungen eine Fahrspur. Mit einer Neuaufteilung und Optimierung des heutigen Strassenraums kann der MIV vom Veloverkehr getrennt werden.

## 2 Zielformulierung

Die Stadt verfolgt mit dem Projekt die folgenden übergeordneten Ziele:

### Stadtraum

- Gesamtstadträumliche Betrachtung der Achse Hofwiesenstrasse
- Entwicklung eines Stadtraums mit hoher Aufenthaltsqualität
- Überprüfung des Strassenquerschnitts hinsichtlich Verbesserung Fuss- und Veloverkehr
- Erhalt und Schutz der bestehenden, beidseitigen Baumreihen
- Ergänzung der Baumallee
- Umsetzung von Massnahmen zur Hitzeminderung und Entsiegelung
- Überprüfung eines Grüntrassees in einigen Abschnitten
- Berücksichtigung Gartendenkmalinventare

### Fussverkehr

- Umsetzung einer Infrastruktur für den Fussverkehr gemäss den Standards der Stadt Zürich
- Verbesserung der Fussverbindung Laubiweg

### Veloverkehr

- Umsetzung einer Veloinfrastruktur gemäss dem städtischen Velonetzplan
- Ausgestaltung der Veloverbindungen gemäss den Velostandards der Stadt Zürich
- Verbesserung der Veloverbindungen am Knoten Hofwiesenstrasse-Rothstrasse, sowie im Bereich vor dem Migros am Schaffhauserplatz

### Öffentlicher Verkehr

- Hindernisfreier Ausbau der Haltestellen
- Sicherstellung eines störungsfreien Betriebs und Beibehaltung der Fahrplanstabilität

### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Umsetzung «Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung 3. Etappe»
- (STRB 1217/2021)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit

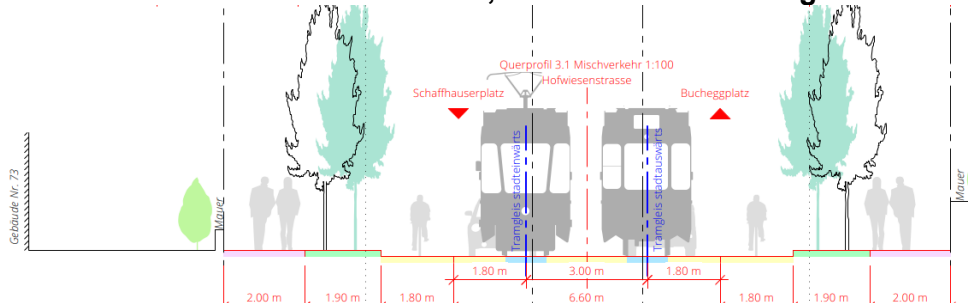
### 3 Variantenstudium

#### 3.1 Variantengenerierung

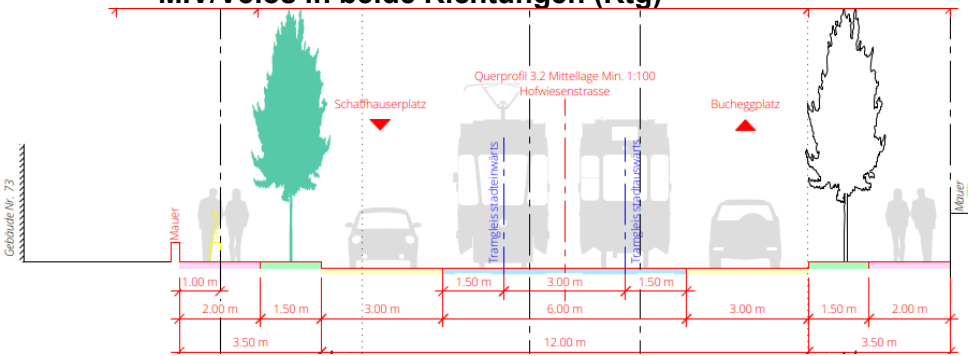
##### 3.1.1 Varianten Verkehrsführung

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten wie der beidseitigen Baumreihen, des beschränkten Strassenraums und Objekten im Inventar der Gartendenkmalpflege waren im Abschnitt Rothstrasse bis Bucheggplatz für das Variantenstudium insbesondere die mögliche Aufteilung und Führung der einzelnen Verkehrsträger Velo-, öffentlicher und motorisierter Individualverkehr (MIV) massgebend.

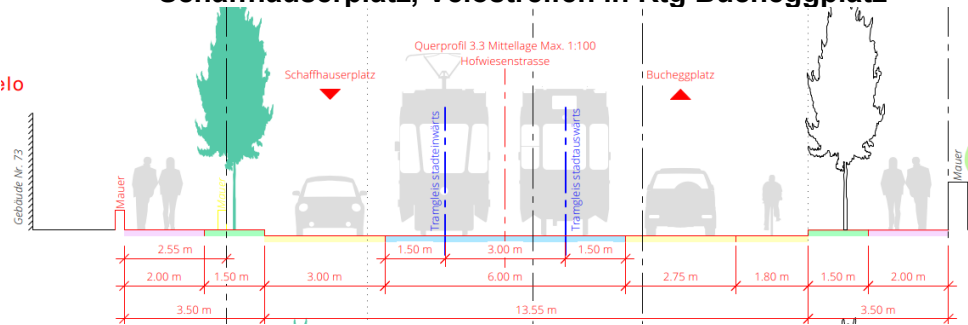
– **Variante 1 Mischverkehr Tram/MIV, Velostreifen beidseitig**



– **Variante 2 Bestand+ Eigentrasse VBZ, Mischverkehr MIV/Velos in beide Richtungen (Rtg)**



– **Variante 3 Eigentrasse VBZ, Mischverkehr MIV/Velos in Rtg Schaffhauserplatz, Velostreifen in Rtg Bucheggplatz**



– **Variante 4 Wechselseitiges Eigentrassee VBZ, Mischverkehr Tram/MIV  
Velostreifen Rtg Stadt / Rtg Bucheggplatz via Zeppelinstrasse**

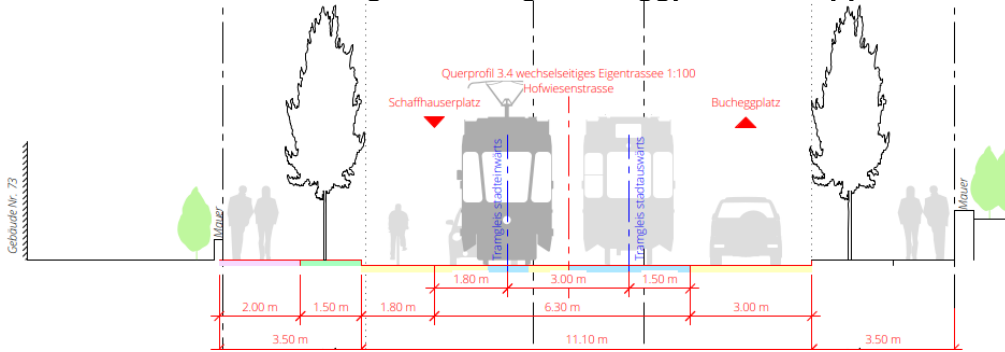


Abbildung 4 Variante 4 Normalprofil Beispielabschnitt Tramhaltestelle Laubiweg–Bucheggplatz (Blick in Richtung Bucheggplatz)

– **Variante 5 Unabhängiger Bahnkörper «UBK», Einbahnverkehr MIV  
Velostreifen beidseitig**

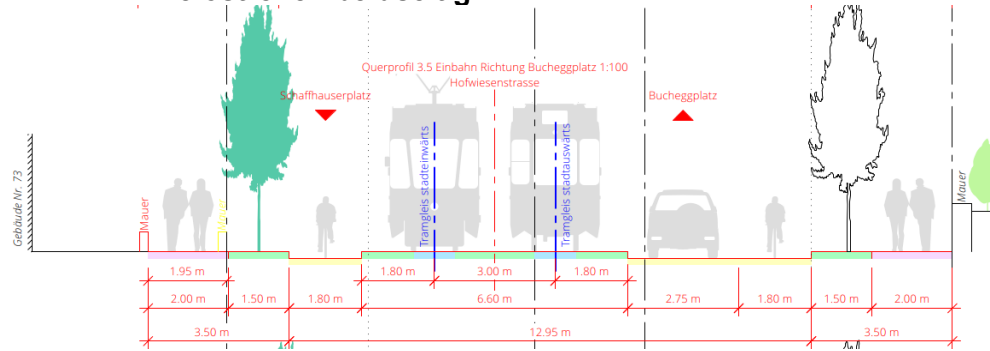


Abbildung 5 Variante 5 Normalprofil Beispielabschnitt Tramhaltestelle Laubiweg–Bucheggplatz (Blick in Richtung Bucheggplatz)

– **Variante 6 Unabhängiger Bahnkörper «UBK», Mischverkehr MIV/Velos**

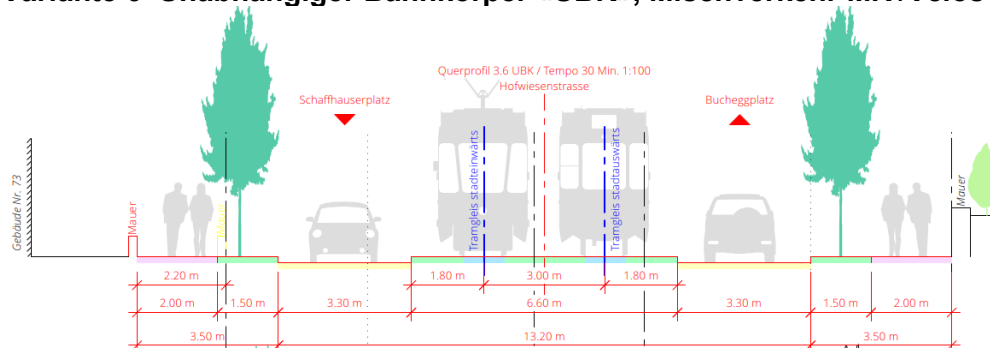


Abbildung 6 Variante 6 Normalprofil Beispielabschnitt Tramhaltestelle Laubiweg–Bucheggplatz (Blick in Richtung Bucheggplatz)

Im Knotenzufahrtsbereich gegen den Schaffhauserplatz waren für die Variantengenerierung ein allfälliger Spurabbau des MIV zugunsten einer durchgängigen Veloführung und einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Quartierzentrum massgebend.

### 3.1.2 Varianten der Haltestellen

Für die Haltestellen war die [Richtlinie hindernisfreie Haltestellen Tram / Bus kombiniert](#) der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) massgebend. Dabei wurde in erster Priorität die Lösung «Standard» mit durchgehend hoher Haltekante angestrebt. Als nächstes wurden die Varianten «Verschiebung der Haltestellen», «Verkürzt» mit hoher Haltekante auf einer möglichst grossen Länge und «Kissen» mit hoher Haltekante im Bereich der zweiten Türe des Buses respektive der dritten Türe des Trams untersucht.

Für die Veloführung im Bereich der Haltestelle wurden gemäss [Velostandards der Stadt Zürich](#) die beiden Haltestellentypen «Haltestelle mit Veloüberfahrt» und «Haltestelle mit Veloumfahrung» untersucht.



Abbildung 7 Varianten Veloführung im Bereich der Haltestelle (Velostandards der Stadt Zürich)

## **3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid**

### **3.2.1 Verkehrsführung**

Die Bewertung der sechs Varianten zur Verkehrsführung erfolgte in einem ersten Schritt konzeptionell. Mit Ausnahme der Varianten 1 und 4 schieden alle Varianten für die Weiterbearbeitung aus. Gründe hierfür waren unter anderem die Beeinträchtigung der seitlichen Baumallee, die teilweise erforderlichen Eingriffe in die angrenzenden Parzellen sowie die Auswirkungen in der Verkehrsführung der einzelnen Verkehrsträger.

Für die Varianten 1 und 4 wurde mittels Verkehrssimulationen die Leistungsfähigkeit verifiziert. Zielsetzung war, die Machbarkeit des Mischverkehrs Tram/MIV und die vorgesehenen Spurabbauten des MIV zu überprüfen.

Nach der qualitativen Beurteilung und der Verkehrssimulation wurde die daraus ermittelte Bestvariante 1 «Mischverkehr Tram/MIV, Velostreifen beidseitig» mit einem Verkehrsversuch verifiziert. Der Verkehrsversuch wurde mit dem Kanton Zürich besprochen und via Medienmitteilung kommuniziert. Die Umsetzung des Versuchs fand von Oktober 2023 bis April 2024 statt. Er bestätigte, dass die vorgesehenen Massnahmen weder den Verkehrsfluss noch die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs signifikant beeinträchtigen. Der Verkehr konnte während der Versuchsdauer durchgehend vollständig abgewickelt werden.

### **3.2.2 Haltestellen**

#### **Laubiweg**

Aus Platzgründen und Aspekten des Baumerhalts der beidseitigen Baumreihen gibt es keine Alternative zur heutigen Kaphaltestelle auf der Fahrbahn des MIV.

Um durchgehend hohe Haltekanten umzusetzen, wurden Varianten mit einer verschobenen Lage der Haltestellen in Richtung Bucheggplatz, respektive in Richtung des Schaffhauserplatzes untersucht. Die beidseitige geringfügige Verschiebung der Haltestellen in Richtung Stadt stellte sich für die Fussgängerstreifen und die Auswirkungen auf den Verkehr als die beste Variante heraus.

Die Führung des Veloverkehrs mit einer Veloumfahrung schied wegen möglichen Konflikten zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden aus den Hauseingängen sowie den Auswirkungen auf die Bäume im Haltestellenbereich aus dem Variantenstudium aus.

### **Schaffhauserplatz**

Bei den Haltestellen Schaffhauserplatz in der Hofwiesenstrasse kann der angestrebte Standardausbau mit durchgehend hohen Haltekanten bei heutiger Lage nicht umgesetzt werden, da sich die Haltestellen in einer Kurve befinden. Eine Verschiebung der Haltestellen zur Sicherstellung einer durchgehend hohen Lösung wurde überprüft und fiel aus Gründen der örtlichen Verhältnisse und der Verlängerung der Umsteigezeit ausser Betracht. Aus diesem Grund resultierte bei beiden Haltestellen eine verkürzte Lösung mit hohen Haltekanten auf einer möglichst grossen Länge.

### **Bushaltestellen Schaffhauserplatz**

Die Varianten der Bushaltestellen Schaffhauserplatz in der Rotbuchstrasse werden stark durch die Topografie und die Anbindung zum Knoten Schaffhauserplatz beeinflusst. Ein Standardausbau mit durchgehend hohen Haltekanten ist aus Gründen der beidseitig angrenzenden Hauszugänge und Zufahrten nicht möglich. Eine Verschiebung der Haltestellen wurde ebenfalls überprüft und fiel aus der resultierenden Verlängerung der Umsteigebeziehungen zum Schaffhauserplatz ausser Betracht.

## **3.3 Fazit**

Mit der ermittelten Bestvariante «Mischverkehr Tram/MIV, Velostreifen beidseitig» wird der vorhandene beschränkte Strassenraum optimal auf die verschiedenen Verkehrsträger aufgeteilt. Der reduzierte Bedarf für die Fahrbahnbreiten kommt auch den bestehenden Bäumen zugute. Die vorgesehenen Haltestellen gewährleisten gute Umsteigebeziehungen. Die Infrastruktur für den Veloverkehr wird massgebend optimiert. Die Verkehrsabwicklung des Verkehrs ist weiterhin möglich. Die Aufenthaltsqualität, die Entsiegelung und Begrünung im Bereich zwischen dem Schaffhauserplatz und der Rothstrasse werden mit dem Projekt wesentlich verbessert.

## **4 Bestvariante**

### **4.1 Konzept**

Die Bestvariante stärkt die Baumallee, die durchgrünten Wohngebiete und das belebte Quartierzentrum mit Erdgeschossnutzungen. Durch die Aufwertung des Strassenraums verbessern sich die Aufenthaltsqualität und die Nutzungsmöglichkeiten, was letztlich dem gesamten Quartier zugutekommt.

Der durch den Mischverkehr Tram/MIV gewonnene Platz zwischen der Rothstrasse bis zum Bucheggplatz dient der Verbesserung des Veloangebots. Sowohl in Richtung Schaffhauserplatz als auch zum Bucheggplatz werden Vorsortierstreifen des MIV zusammengefasst und die beiden Knoten werden redimensioniert. Die dadurch frei werdenden Flächen dienen dem Veloverkehr, der Begrünung und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Der Laubiweg wird ab dem Wächterweg als Sackgasse ausgebildet. Dies dient der Vermeidung der Konflikte des MIV-Verkehrs mit dem Fuss- respektive dem Veloverkehr.

### **4.2 Fussverkehr**

Im Abschnitt Bucheggplatz bis Rothstrasse beträgt die angestrebte Breite des Trottoirs mindestens 2,00 m. Ausnahmen sind die davon leicht reduzierten Breiten im Bereich der bestehenden Baumrabatten sowie beim seitlichen Trottoir im Abschnitt Zeppelinstrasse bis Bucheggplatz, Richtung Bucheggplatz.

Im Abschnitt Rothstrasse bis Schaffhauserplatz wird das mindestens 2,00 m breite Trottoir neu ebenfalls durch eine zusammenhängende Baumrabatte mit Bäumen von der Fahrbahn abgetrennt. Dadurch erhöht sich die Attraktivität und Aufenthaltsqualität im Bereich des Quartierzentrums Schaffhauserplatz. Auf der gegenüberliegenden Seite wird neu eine Begegnungszone eingeführt. Die Mischverkehrsfläche wird lediglich von Anwohnenden befahren sowie zur Anlieferung der Migros genutzt.

Alle Fussgängerübergänge im Projektperimeter werden mit Lichtsignalen geregelt. Mit dem Laubiweg in Richtung Hofwiesenstrasse als Sackgasse wird die Sicherheit für die Schulkinder und für die Zufussgehenden erhöht.

### **4.3 Veloverkehr**

Es wird neu stadteinwärts und -auswärts eine durchgehende Veloverbindung zwischen dem Schaffhauserplatz und dem Bucheggplatz sichergestellt. Hierfür werden in beide Richtungen 1.80 m breite Velostreifen angeordnet. Eine grössere Breite ist wegen den seitlichen Bäumen nicht möglich.

Bei der Tramhaltestelle Laubiweg ist eine Haltestelle auf der Fahrbahn mit Veloüberfahrt vorgesehen. Der Veloverkehr in beiden Überfahrten wird mit einer Veloampel geregelt, wodurch der Veloverkehr bei ein- und aussteigenden Trampassagieren angehalten wird. Aufgrund der eher geringen Ein- und Aussteigerzahlen sowie der begrenzten Platzverhältnisse wird die gewählte Lösung als das sicherste Angebot für den Veloverkehr beurteilt.

Bei den Querungsstellen und Routenanbindungen Richtung Rothstrasse, Richtung Quartierzentrum und Richtung Weinbergstrasse besteht neu die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens.

### **4.4 Öffentlicher Verkehr**

#### **Haltestelle Laubiweg**

Die Haltestelle wird wie heute in beide Richtungen als Kaphaltestelle ausgebildet. Um zukünftig auch Halte für Busse zu ermöglichen, werden die Haltekanten neu mit einem 28 cm hohen Randstein, einem sogenannten «Zürich-Bord», ausgestattet. Durch die geringfügige Verschiebung der Haltestellen in Richtung Stadt wird beidseitig auf der gesamten Länge ein hindernisfreier Einstieg in das Tram respektive den Bus ermöglicht. Der Veloverkehr wird, wie in Kap. 4.3 bereits ausgeführt, mit einer beidseitigen Veloüberfahrt geführt. Die vorhandenen Bäume definieren die Höhenlage der Veloüberfahrt. Die Haltestellen weisen weiterhin einen Witterungsschutz auf.

#### **Haltestelle Schaffhauserplatz (Hofwiesenstrasse)**

Die Haltekante der Tramlinien 11 und 15 in Richtung Bucheggplatz wird leicht stadtauswärts verschoben. Die Länge der 30 cm hohen Haltekante beträgt 23 m und deckt mehr als die ersten drei Türen des Trams ab. Die Haltestelle weist wie heute einen Witterungsschutz auf.

Die Haltestelle in Richtung Stadt wird in infolge der Nachtbuslinie als Tram- und Bushaltestelle mit einem «Zürich-Bord» erstellt. Aufgrund der Kurvenlage ist auch bei dieser Tram-/Buskante lediglich eine verkürzte Lösung möglich. Die Lage der 28 cm hohen 12 m langen Haltekante deckt mehr als die dritte Türe des Trams respektive die zweite Türe des Busses ab. Die Haltestelle weist wie heute ebenfalls einen Witterungsschutz auf.

#### **Bushaltestellen Schaffhauserplatz (Rotbuchstrasse)**

Bei der Bushaltestelle «Schaffhauserplatz» der Linie 33 in der Rotbuchstrasse in Fahrtrichtung Rötelstrasse wird eine Kissenlösung umgesetzt. Der Randstein des Typs «Zürich-Bord» mit einer Höhe von 22 cm wird auf einer Mindestlänge von 5,40 m im Bereich der zweiten Bustür vorgesehen und ermöglicht dort einen hindernisfreien Einstieg. Im Bereich der vordersten Türe wird ein «Zürich-Bord» mit einem Anschlag von 16 cm realisiert. Im hinteren Bereich der Bushaltestelle muss der Randstein aufgrund der angrenzenden Tiefgarageneinfahrt abgesenkt werden. Neu weist diese Haltestelle einen Witterungsschutz und eine Stehbank auf.

In Fahrtrichtung Weinbergstrasse wird eine optimierte Kissenlösung umgesetzt. Das «Zürich-Bord» mit einer Höhe von 22 cm wird auf einer Länge von 9,60 m angeordnet und bietet somit sowohl bei der ersten wie auch bei der zweiten Türe einen hindernisfreien Einstieg in den Bus. Auf weiteren 3.90 m wird ein «Zürich-Bord» mit einer Höhe von 16 cm realisiert. Im hintersten Bereich der Haltestelle muss der Randstein ebenfalls aufgrund einer angrenzenden Hofzufahrt abgesenkt werden. Diese Haltestelle wird ebenfalls neu mit einem Witterungsschutz und einer Stehbank ausgestattet.

## **4.5 Hitzeminderung**

Mit dem Projekt werden Massnahmen für die Hitzeminderung, die Entsiegelung von Oberflächen sowie für die Begrünung umgesetzt. Damit die bestehenden, gesunden Bäume zwischen der Rothstrasse und dem Bucheggplatz erhalten werden können, sollen die Höhenlagen der Baumrabatten möglichst nicht verändert werden. Die bestehenden, offenen Baumscheiben werden vergrössert und wo möglich zusammengefasst. Die Baumscheiben zur Strasse können infolge des schmäleren Fahrbahnquerschnitts verbreitert werden. Im Zuge des Projekts werden insgesamt 27 Bäume gepflanzt. Fünf Bäume müssen aufgrund der Vitalität gefällt werden.

Im Abschnitt Rothstrasse bis Schaffhauserplatz werden die neuen Bäume mit einem Baumabstand von etwa 10 m gepflanzt und ebenfalls möglichst in zusammenhängenden und offenen Baumgruben angeordnet. Durch das Zusammenfassen der Baumscheiben wird den Bäumen mehr Raum gegeben. Gleichzeitig wird angestrebt, dass die Trottoirs in den Grünstreifen entwässert werden.

Zur Sicherstellung der erforderlichen Aufstellflächen und für die Feuerwehzufahrt bzw. zur Sicherstellung von Umschlagsflächen ist punktuell Schotterrasen in den

Baumrabatten vorgesehen. Die vorgesehenen Bepflanzungs- und Begrünungsmassnahmen wurden mit «Schutz & Rettung» vorabgeklärt.

## 4.6 Parkierung

Die 16 vorhandenen öffentlichen Veloparkplätze im Bereich des Knotens Seminarstrasse bleiben erhalten. Die drei gebührenpflichtigen, weiss markierten Parkplätze auf Höhe der Hofwiesenstrasse 9 und 11 bleiben bestehen. Die zwei Taxi-Standplätze bleiben ebenfalls bestehen.

## 4.7 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung Coop Pronto sowie der Migros erfolgt im Grundsatz weiterhin wie bis anhin. Zwischen den Bäumen vom Bucheggplatz bis zur Rothstrasse werden für die Anlieferung zu den privaten Liegenschaften ohne rückwärtige Erschliessung, wie im heutigen Bestand, weiterhin signalisierte und befahrbare Bereiche mit einem Halteverbot, ausgenommen Ein- und Aussteigenlassen, respektive ein Parkverbot mit zeitlich erlaubten Ausnahmen signalisiert.

## 4.8 Bilanzen

<b>Parkplatz-Bilanz</b>	Bestehend	Projektiert	Differenz
Parkplatz weiss / gebührenpflichtig (P-Weiss)	3	3	0
Parkplatz «Blaue Zone» (P-Blau)	0	0	0
Velo-Parkplatz (P-Velo)	16	16	0
Motorrad-Parkplatz (P-Motorrad)	0	0	0
Rollstuhlgerechter-Parkplatz	0	0	0
Güterumschlag	0	0	0
Taxi-Standplatz	2	2	0
Polizei	0	0	0
Car-Parkplatz	0	0	0

<b>Baum-Bilanz</b>	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Bäume	102	5	27	124	+22
Baumersatz Privatgrund	0	0	0	0	0

<b>Nutzungs-Bilanz</b>		Bestehend	Projektiert	Differenz
Öffentlicher Verkehr	Bus-/Trameigentrassee	4100 m <sup>2</sup>	1800 m <sup>2</sup>	-2300 m <sup>2</sup>
	Halbflächen Bus (Betonplatte)	50 m <sup>2</sup>	50 m <sup>2</sup>	
	Warteflächen Fahrgäste	550 m <sup>2</sup>	550 m <sup>2</sup>	
Veloverkehr	Velostreifen / -wege	350 m <sup>2</sup>	2500 m <sup>2</sup>	+2150 m <sup>2</sup>
	Parkierung	15 m <sup>2</sup>	15 m <sup>2</sup>	
	Mischflächen Fuss/Velo: 50%	150 m <sup>2</sup>	150 m <sup>2</sup>	
Fussverkehr	Gehwege	6150 m <sup>2</sup>	4950 m <sup>2</sup>	-1200 m <sup>2</sup>
	Andere Fusswege / Platzflächen	1150 m <sup>2</sup>	1150 m <sup>2</sup>	
	Mischflächen Fuss/Velo: 50%	150 m <sup>2</sup>	150 m <sup>2</sup>	
Begegnungszone		0 m <sup>2</sup>	850 m <sup>2</sup>	+850 m <sup>2</sup>
MIV	Fahstreifen ≥T30	7900 m <sup>2</sup>	6700 m <sup>2</sup>	-1200 m <sup>2</sup>
	Fahrbahn Zone 30	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	
	Parkierung, Ladezonen	50 m <sup>2</sup>	50 m <sup>2</sup>	
	Verkehrinseln	400 m <sup>2</sup>	300 m <sup>2</sup>	-100 m <sup>2</sup>
Keine Nutzung	keine verkehrliche Nutzung z.B. Grünflächen	700 m <sup>2</sup>	1730 m <sup>2</sup>	+ 1030 m <sup>2</sup>

<b>Flächen-Bilanz</b>		Bestehend	Projektiert	Differenz
Grünflächen	Baumscheiben offen / geschlossen	700 m <sup>2</sup>	1730 m <sup>2</sup>	+1030 m <sup>2</sup>
	Rasen / Wiese / Magerwiese			
	Kies- / Schotterrasen			
Entsiegelte Flächen	Natursteinbeläge ungebunden	40 m <sup>2</sup>	710 m <sup>2</sup>	+ 670 m <sup>2</sup>
	Chaussierungen			
	Drainasphalt			
Versiegelte Flächen	Asphalt / Beton	19700 m <sup>2</sup>	17650 m <sup>2</sup>	-2050 m <sup>2</sup>
	Natursteinbeläge gebunden			

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

Stadt Zürich  
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement  
Tiefbauamt  
Werdmühleplatz 3  
8001 Zürich  
T+ 41 44 412 50 99  
[tiefbauamt@zuerich.ch](mailto:tiefbauamt@zuerich.ch)  
[stadt-zuerich.ch/tiefbauamt](http://stadt-zuerich.ch/tiefbauamt)