



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Friesenbergstrasse
Haltestelle «Höfliweg»

Bau Nr. 22657

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite / Potenzial	4
2	Zielformulierung	5
3	Mitwirkung der Bevölkerung	6
4	Projektbeschrieb	7
4.1	Konzept	7
4.2	Fussverkehr	8
4.3	Veloverkehr	8
4.4	Öffentlicher Verkehr	8
4.5	Hitzeminderung	8
4.6	Lärmschutz	8
4.7	Parkierung	9
4.8	Anlieferung und Entsorgung	9

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Auslöser des Projekts ist das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ), welches infolge des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) an sämtlichen Haltestellen einen hinderisfreien Zugang gewährleisten muss. An der Haltestelle «Höfliweg» ist die autonome Benutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs heute nicht gegeben und ist entsprechend herzustellen.

1.2 Randbedingungen

Im Projektperimeter befindet sich die Friesenbergstrasse mehrheitlich in einer Wohnzone mit Mehrfamilienhäusern. Unmittelbar an den Projektperimeter grenzt an der Friesenbergstrasse 75 ein Bürogebäude mit einer Anlieferungsfläche, die auch zukünftig für Lastwagen, Öltankfahrzeuge und Lieferwagen befahrbar sein muss. Ebenfalls befindet sich angrenzend an den Projektperimeter die Ausfahrt der Tiefgarage des Bürogebäudes.

Die Friesenbergstrasse ist im Richtplan als kommunale Sammelstrasse mit Tempo 50 eingetragen. Für den Abschnitt Goldbrunnenplatz bis Schweighofstrasse ist gemäss dem Umsetzungsplan der 3. Etappe der Strassenlärmsanierung Tempo 30 vorgesehen. Diese Massnahme soll frühestens ab 2027 umgesetzt werden und ist nicht Teil des vorliegenden Projekts.

Der betroffene Bauperimeter befindet sich grösstenteils auf öffentlichem Grund. Ein Teil des östlichen Gehwegs inkl. der bestehenden Buswartehalle ist auf Privatgrund (Grundstücksnummer WD9131). Ein Grunderwerb oder eine Erneuerung einer bestehenden Grunddienstbarkeit ist nicht erforderlich.

Die Friesenbergstrasse ist im kommunalen Richtplan als Veloroute (Basisnetz) eingetragen. Im Bereich des Projekts ist keine Velovorzugsroute zu berücksichtigen. Die Velovorzugsroute Triemli – Giesshübel befindet sich am nördlichen Rand des Projektperimeters und wird durch ein separates Projekt bearbeitet. Heute ist keine ausgewiesene Veloinfrastruktur innerhalb des Projektperimeters vorhanden.

An den Projektperimeter grenzen zwei Drittprojekte. Einerseits das im letzten Abschnitt erwähnte Projekt für die Velovorzugsroute Triemli – Giesshübel sowie das Fahrleitungsprojekt «Kreuzung VBZ/SZU Friesenberg» der VBZ. Für dieses werden die Fahrleitungen im Projektperimeter umgelegt. Dafür werden zwei neue Masten im Bereich der Mittelinsel und ein Mast links der bestehenden Wartehalle in Fahrtrichtung Goldbrunnenplatz erstellt.

1.3 Defizite / Potenzial

In Hinblick auf den hindernisfreien Umbau der Bushaltekanten «Höfliweg» in beide Fahrrichtungen können folgende Defizite und Potentiale ermittelt werden:

Hindernisfreie Haltekanten

Die beiden Haltekanten an der Haltestelle «Höfliweg» sind nicht autonom benutzbar. Ein hindernisfreier Zugang für alle Fahrgäste ist zu gewährleisten.

Begrünung/Hitzeminderung

Die bestehende Mittelinsel ist vollständig versiegelt. Im Zusammenhang mit der Verbreiterung der Insel sind auf Grundlage der Fachplanung «Hitzeminderung» Massnahmen zur Entsigelung von Asphaltflächen zu prüfen.

Eine Erweiterung der bestehenden Baumallee im Sinne von Baumneupflanzungen innerhalb des Projektperimeter ist ebenfalls zu prüfen.

Schulwegsicherheit

Der Projektperimeter befindet sich innerhalb eines Schulwegnetzes. Die beiden bestehenden Fussgängerstreifen mit Verkehrsinsel sind zu erhalten und gegebenenfalls zu optimieren.

2 Zielformulierung

Mit dem vorliegenden Projekt werden die nachfolgenden Ziele verfolgt:

- Hindernisfreier Ausbau der Haltestellen
- Umsetzung von Hitzeminderungsmaßnahmen durch Entsiegelung bestehender Flächen
- Anpassung der untermassigen Mittelinsel und Sicherung der Schulwegübergänge
- Koordination mit dem Projekt «Kreuzung VBZ/SZU Friesenberg» der VBZ

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Es hat keine Mitwirkung gemäss § 13 Strassengesetz stattgefunden.

4 Projektbescrieb

4.1 Konzept

Die Haltekante Fahrtrichtung Goldbrunnenplatz wird am gleichen Standort hindernisfrei ausgebaut. Für die Umsetzung der hohen Haltekante wird der Fahrbahnrand etwas angepasst. Dazu wird das Trottoir auf 2,00 m Breite reduziert und der Randstein gegenüber dem Vorplatz der Liegenschaft Friesenbergstrasse Nr. 75 angepasst. Das Wartehäuschen sowie der Randstein liegen wie heute auf Privatgrund (siehe Kap. 1.2). Die bestehende Haltestellenmöblierung wird erhalten und an die neuen Höhenverhältnisse angepasst. Durch die Anpassung der Strassenmittelachse und entsprechenden Strassenränder kann eine durchgehend hohe Haltekante von 22 cm umgesetzt werden.

Die derzeit genutzte Ausfahrt von parkierenden Lieferfahrzeugen und des Öltankfahrzeuges auf dem Vorplatz des Bürogebäudes an der Friesenbergstrasse Nr. 75 über das bestehende Trottoir ist zukünftig nicht mehr verfügbar. Eine Ausfahrt hat über die bestehende Ausfahrt der Tiefgarage des Bürogebäudes zu erfolgen.

Die Haltekante Fahrtrichtung Friesenberg wird minimal verschoben und hindernisfrei ausgebaut. Aufgrund der schwierigen Anfahrt in der Kurve und den angrenzenden Ein- und Ausfahrten muss hier auf eine Kissenlösung zurückgegriffen werden. Dies bedeutet, dass im Bereich der hintersten Türe anstatt einer 22 cm hohen Kante eine 16 cm hohe Kante umgesetzt wird. Eine entsprechende Anpassung des Strassenrands ist bis ausserhalb des Projektperimeters in Richtung Goldbrunnenplatz notwendig. Ebenfalls wird der Zugang zum Wohnhaus Friesenbergstrasse Nr. 74 entsprechend in der Höhe angepasst. Eine Verschiebung der Haltekante wurde geprüft, ist jedoch auf Grund von bestehenden Grundstückszufahrten, Fussgängerübergängen und Baumpflanzungen nicht möglich. Der bestehende Baum im Trottoir zwischen den Liegenschaften Friesenbergstrasse Nrn. 80 und 76 wird wegen zu wenig Platz auf dem Trottoir und den einzuhaltenden Aufstellflächen für den Fussgängerübergang gefällt. Eine Ersatzpflanzung im Projektperimeter wurde geprüft, ist jedoch aus Platzgründen und Zugängen zu Privatgrundstücken nicht möglich. Die bestehende Haltestellenmöblierung wird erhalten und an die neuen Höhenverhältnisse angepasst.

Die Fahrbahnbreiten werden entsprechend der aktuellen «Velostandards der Stadt Zürich» im Bereich der Mittelinsel mit 3,25 m Breite ausgebildet. Mit dieser Breite wird ein Überholen der Velofahrenden im Bereich der Engstelle verhindert, wodurch die Sicherheit erhöht wird.

4.2 Fussverkehr

Die Beziehungen für die Zufussgehenden werden beibehalten. Der südliche Fussgängerstreifen ist ein Schulweg, weshalb für die Verbesserung der Sicherheit die Mittelinsel von 2,00 m auf 2,50 m Breite vergrössert wird. Die Fussgängerstreifen bleiben erhalten.

Durch die Verschiebung der Haltekante Fahrtrichtung Friesenberg kommt der Fussgängerstreifen neu auf Höhe des Hauseingangs der Friesenbergstrasse Nr. 76 zu liegen.

4.3 Veloverkehr

Heute sind weder bauliche noch markierte Velomassnahmen vorhanden. Im Rahmen dieses Projekts sind keine weiteren Velomassnahmen vorgesehen. Die Velovorzugsroute Triemli – Giesshübel befindet sich am nördlichen Rand des Projektperimeters und wird durch ein späteres Projekt bearbeitet.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Das Verkehrsregime im Bereich der Haltestelle wird nicht verändert. Es handelt sich in beide Fahrtrichtungen nach wie vor um nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen.

4.5 Hitzeminderung

Als Beitrag zur Hitzeminderung sieht das Projekt die Entsiegelung der Mittelinsel vor. Aufgrund der einzuhaltenden Sichtweiten ist eine niedrigwachsende Begrünung vorgesehen.

4.6 Lärmschutz

Nach Umsetzung der baulichen Massnahmen sind keine erhöhten Lärmemissionen zu erwarten; es sind keine Lärmschutzmassnahmen geplant.

4.7 Parkierung

Im Projektperimeter sind keine bestehenden öffentlichen Parkplätze vorhanden. Die Zugänglichkeit von privaten Parkplätzen wurde im Vorfeld geprüft und ggf. bei Anpassungsbedarf mit den Anliegern besprochen.

4.8 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung der Liegenschaft Friesenbergstrasse Nr. 75 wird gewährleistet. Die Wegfahrt über die nördliche Ausfahrt wird zukünftig durch die hohe Haltekante verhindert. Die An- und Wegfahrt über die südliche Einfahrt wurde für Lieferwagen sowie grosse Lastwagen mittels Schleppkurven überprüft.

Zürich, 08.01.2025 alg

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

