



Bericht zu den Einwendungen

Strassenbauprojekt

Schaffhauser- und Friesstrasse, Bahnhof Oerlikon Quartieranbindung Ost Etappe 3b

Abschnitt Dörfli- bis Eisfeldstrasse

Bau Nr. 11005

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Einwendungen	4
3	Schlussbemerkungen	18

1 Vorbemerkung

1.1 Mitwirkung der Bevölkerung

Gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) sind die Projekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Das Strassenbauprojekt in der Schaffhauser- und Friesstrasse mit der geplanten Anpassung der Verkehrsführung, Erneuerung der Tramgleise, Erstellung einer zusammenhängenden Veloinfrastruktur, Anpassung und Ausbau der Tram- und Bushaltestellen, Pflanzen neuer Bäume und Aufhebung sowie Neuordnung von Parkplätzen, wurde vom 27. Januar bis 27. Februar 2023 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 20 Einwendungen mit total 88 Anträgen eingegangen, davon 42 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 46 vorliegenden Anträgen werden 7 Anträge ganz und 15 Anträge teilweise berücksichtigt. 24 Anträge werden nicht berücksichtigt.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen.

1.2 Projektbeschreibung

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

Entlastung des Zentrumsbereichs beim Bahnhof Oerlikon vom motorisierten Individualverkehr (MIV) mit einer Verkehrsverlagerung in die Binzmühle- und Thurgauerstrasse. Erweiterung der Fusswegflächen und Umsetzung der Velovorzugsroute sowie einer durchgängigen Veloinfrastruktur. Pflanzen von neuen Baumgruppen und -reihen zur Beschattung und Hitzeminderung des Zentrumsbereichs. Anpassung des Parkplatzangebots mit einer Neuordnung und teilweise Aufhebung von Parkplätzen.

2 Einwendungen

Einwendung:

Für den Veloverkehr seien separate, vom MIV getrennte Radwege zu realisieren.

Stellungnahme:

Die Führung des Veloverkehrs wird in der folgenden Projektierung überprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf eine Führung der Veloroute hinter dem Wartebereich der Tram- und Bushaltestelle stadteinwärts sei infolge des Gefälles zu verzichten. Stattdessen sei an dieser Stelle die Veloroute zusammen mit dem Tram- und Busverkehr zu führen.

Stellungnahme:

Die Führung des Veloverkehrs wird in der folgenden Projektierung überprüft und auf die künftige Nutzung der Liegenschaft Wattstrasse Nr. 6 abgestimmt. Eine gemeinsame Führung des Veloverkehrs mit dem Tram- und Busverkehr wird jedoch aus Verkehrssicherheitsgründen ausgeschlossen. Velofahrende würden haltende Trams und Busse auf der Gegenfahrbahn oder durch den Wartebereich der ÖV-Fahrgäste überholen, was zu gefährlichen Konflikten mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fussverkehr führen würde.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Ohmstrasse sei für den Veloverkehr Richtung Bahnhof zu öffnen. Mit dem vorliegenden Projekt seien bei der Einmündung in die Schaffhauserstrasse diesbezügliche, vorsorgliche Massnahmen zu treffen.

Stellungnahme:

Obwohl die Ohmstrasse ausserhalb des Projektperimeters liegt, wurde die Veloführung in der Ohmstrasse untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass die engen Platzverhältnisse in der Kurve beim Bahnhofszugang keinen sicheren Begegnungsfall zwischen Bus und bergwärts fahrendem Velo zulassen. Die Busse benötigen im Kurvenbereich die gesamte Fahrbahnbreite.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Verbindung der beiden Velovorzugsrouten (VVR) «Affolternstrasse» und «Andreasstrasse» sei nördlich der Bahnbrücken über die Schaffhauserstrasse und im Brückenraum östlich der Stützenreihe zu realisieren.

Stellungnahme:

Aufgrund der Höhendifferenz zwischen dem Radweg aus der Affolternstrasse in die Schaffhauserstrasse kann die Veloführung nicht auf der nördlichen Brückenseite queren und anschliessend östlich der Stützenreihe zur Andreasstrasse geführt werden. Eine Überquerung der Schaffhauserstrasse durch die Velovorzugsroute nördlich der Brücke würde zudem diverse

Bericht zu den Einwendungen

Konflikte mit der Fusswegführung beinhalten, da diese im Vergleich zur Querung Andreasstrasse weniger gebündelt und in verschiedene Richtungen erfolgt. Eine Querung nördlich der Bahnbrücken würde den Veloverkehr ausserdem über den Tramweichenbereich führen, der ein erhöhtes Unfallrisiko birgt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Sämtliche Velostreifen seien mit einer Mindestbreite von 1,8 m zu markieren.

Stellungnahme:

Wo es der Raum und die Verkehrsführung zulässt, werden 1,8 m breite Radstreifen geplant. Bei engen Platzverhältnissen gilt es eine Güterabwägung vorzunehmen. Im Fall des 1,5 m breiten Radstreifens in der Schaffhauserstrasse sind der Erhalt der bestehenden Baumreihe und die Lage des ÖV-Trassees mit der Engstelle bei Haus Nr. 377 zu beachtende Rahmenbedingungen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Veloführung in der Schaffhauserstrasse stadteinwärts, über den Knoten mit der Binzmühlestrasse, sei so zu gestalten, dass es nicht zu Abbiegekonflikten mit geradeaus in die Wattstrasse führendem MIV kommt.

Stellungnahme:

Bereits heute ist der Radstreifen im Knotenbereich rot eingefärbt und macht auf diese Konfliktsituation aufmerksam. Die Führung des Veloverkehrs wird in der folgenden Projektierung überprüft. Die Überprüfung beinhaltet auch diesen Konfliktbereich im Knoten und den nachfolgenden Konfliktbereich bei der Tram- und Bushaltestelle stadteinwärts.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die reine Veloführung auf der Schaffhauserstrasse, zwischen Bahnhofszugang Andreastrasse bis Nansenstrasse, sei zu verdeutlichen.

Stellungnahme:

Der Radstreifen wird neben der ÖV-Spur so breit wie möglich markiert. Die Fahrbahn weist sehr wenig MIV auf, da hier nur noch der Zubringerverkehr zu den Liegenschaften gestattet ist. Die Fahrbahn steht aber nicht ausschliesslich nur dem Veloverkehr zur Verfügung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei eine direkte Veloverbindung zwischen der VVR Affolternstrasse zur Friesstrasse zu ermöglichen.

Stellungnahme:

Aufgrund der Höhendifferenz zwischen dem Radweg aus der Affolternstrasse in die Schaffhauserstrasse kann die Veloführung nicht direkt in Richtung Friesstrasse erfolgen. Eine Veloverbindung nördlich der Brücke würde diverse Konflikte mit der Fusswegführung beinhalten, da diese im Vergleich zur Querung Andreasstrasse weniger gebündelt und in verschiedene Richtungen erfolgt. Eine Querung nördlich der Bahnbrücken würde den Veloverkehr ausserdem über den Tramweichenbereich führen, der ein erhöhtes Unfallrisiko birgt. Für die Veloverbindung von der VVR Affolternstrasse in die Friesstrasse stehen alternativ die vorgelagerte Verbindung über die Jungholz- und Eisfeldstrasse oder der U-Turn über die Querung Andreasstrasse zur Verfügung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Radweg hinter der Tramhaltestelle «Bahnhof Oerlikon Ost» sei 2,5 m breit zu gestalten.

Stellungnahme:

Die Führung des Veloverkehrs, der Einsatz von Radwegen und die Breite der Veloinfrastruktur werden im Rahmen der folgenden Projektierung überprüft. Die Veloführung hinter der Tramhaltestelle wird zudem auf die künftige Nutzung der Liegenschaft Wattstrasse Nr. 6 abgestimmt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Von der Schaffhauserstrasse sei eine Rechtsabbiegemöglichkeit auf einer eigenen Spur in die Binzmühlestrasse zu ermöglichen. Dabei sei auf eine eigene Velospur für rechts abbiegende Velos aus Sicherheitsgründen, wegen des toten Winkels, zu verzichten.

Stellungnahme:

Abbiegebeziehungen im überkommunalen Netz sollen grundsätzlich in allen Richtungen möglich sein. Die Schaffhauser- wie auch die Binzmühlestrasse sind überkommunale Strassen. Die heute hier fehlende Rechtsabbiegemöglichkeit beruht auf den engen Platzverhältnissen und erfolgt über kommunale Neunbrunnen- sowie Ruedi-Walter-Strasse. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Knotens müsste für rechts abbiegende Fahrzeuge eine separate Spur erstellt werden, was grosse Auswirkungen auf die Gestaltung der Schaffhauserstrasse und die Einmündung in die Binzmühlestrasse hätte. Die Verkehrsführung am Knoten Schaffhauser-/Binzmühlestrasse wird in der folgenden Projektierung geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Einrichtung der Linksabbiegemöglichkeit von der Nansen- in die Schaffhauserstrasse sei zu verzichten und die bestehende grosse Schutzinsel sei zu belassen.

Stellungnahme:

Die Siewerdstrasse ist heute aus Richtung Zentrum Oerlikon über die Ohm-/Schaffhauserstrasse erreichbar. Mit der Einführung eines Fahrverbots in der Schaffhauserstrasse stadteinwärts wird diese Verkehrsbeziehung unterbunden. Die Liegenschaften an der Siewerdstrasse wären aus Richtung Zentrum Oerlikon nur noch mit einem Umweg über die Thurgauerstrasse erreichbar. Die neu eingeführte Linksabbiegemöglichkeit aus der Nansen- in die Schaffhauserstrasse ist als Ersatz für diese Verkehrsbeziehung gedacht und entlastet ausserdem die Ohmstrasse vom Durchgangsverkehr. Längerfristig betrachtet bestünde damit die Möglichkeit, die Ohmstrasse für den Durchgangsverkehr zu schliessen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die zweispurige Führung des MIVs in der Binzmühlestrasse, in Fahrtrichtung Thurgauerstrasse, sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Aufgrund der Leistungsfähigkeit des Knotens mit der geplanten Verlagerung des Verkehrs aus der Schaffhauserstrasse in die Binzmühle- und Thurgauerstrasse kann zurzeit nicht auf eine zweispurige Führung des MIVs verzichtet werden. Die Zusammenlegung der Fahrspuren würde zu einer Überlastung des Knotens führen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Gemäss Normalprofil A-A sei offenbar vorgesehen, auf der Schaffhauserstrasse in eine Fahrtrichtung einen Mischverkehr einzuführen. Hierauf sei zu verzichten, bzw. der heutige separate Fahrstreifen für den MIV sei beizubehalten.

Stellungnahme:

Mit der geplanten Verlagerung des stadteinwärts fliessenden Verkehrs von der Schaffhauserstrasse in die Binzmühle- und Thurgauerstrasse soll die Schaffhauserstrasse, im Abschnitt Binzmühle- bis Nansenstrasse, für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Der verbleibende geringe Verkehr zu den Liegenschaften kann daher platzsparend und sicher zusammen mit dem öffentlichen Verkehr geführt werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Spurabbau in der Friesstrasse sei zu verzichten und auch die Signaletik stadtauswärts sei beizubehalten.

Stellungnahme:

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Knotens Binzmühle-/Friesstrasse hat gezeigt, dass eine Spur in Richtung Seebach ausreicht. In der Regel kann der Verkehr in der Friesstrasse Richtung Seebach gut abfliessen. Kurzfristige Stausituationen in der Friesstrasse können jedoch

Bericht zu den Einwendungen

durch querende Fussgängerströme oder parkierende Autos entstehen. Mit dem Projekt wird diesem Umstand dahingehend Rechnung getragen, dass die Fusswegquerungen mit nur noch einer Fahrspur verkürzt und bis zur Eisfeldstrasse keine Strassenparkplätze angeboten werden. Um der Staubildung entgegenzuwirken, wird zudem die Fusswegquerung auf Höhe der Haltestelle «Bahnhof Oerlikon Ost» mit einer Verkehrsregelungsanlage gesteuert. Diese Massnahme bündelt den Fussverkehr und vermindert die Störungen im Verkehrsfluss des MIVs.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Variante C1 sei zu verzichten und es sei Variante A weiter zu verfolgen. Das Teilstück beim Bahnhof Oerlikon sei weiterhin für den MIV offen zu halten.

Stellungnahme:

Die geplante Verkehrsverlagerung des MIVs von der Schaffhauserstrasse stadteinwärts in die Binzmühle- und Thurgauerstrasse entlastet den durch von öffentlichen, Fuss- und Veloverkehr hoch frequentierten Zentrumsbereich beim Bahnhof Oerlikon und erhöht hier massgeblich die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei abzuklären, wie Schleichverkehr in der Siewerdstrasse in Richtung Zentrum Oerlikon wirkungsvoll unterbunden werden könne.

Stellungnahme:

Das wird in der nächsten Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Das Projekt sei schnellstmöglich umzusetzen. In der Ohmstrasse sei die Veloführung dahingehend zu optimieren, dass Velofahrende an den stehenden Autos vorbeifahren können.

Stellungnahme:

Die weitere Projektbearbeitung ist von zahlreichen Einflussfaktoren abhängig. Eine schnellstmögliche Umsetzung wird dabei angestrebt. Eine mögliche Optimierung im Knoten Ohmstrasse wird in der folgenden Projektierung geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Der Knoten Schaffhauser-/Binzmühle- und Wattstrasse sei konfliktfrei zu gestalten. Eine konfliktfreie oder -arme Querung der Binzmühlestrasse bedinge eine Spuraufteilung auf der Schaffhauserstrasse. Der linksabbiegende MIV erhalte dafür eine separate Spur auf dem Bus-/Tramtrasse. Die ÖV-Bevorzugung sei mittels einer eigens dafür eingerichteten LSA auf der Schaffhauserstrasse, ausserhalb des Projektperimeters, zu gewährleisten. Die Geradeausspur

Bericht zu den Einwendungen

von der Schaffhauser- in die Wattstrasse sei, wenn nötig, ohne Velostreifen anzubieten. Ideal sei dazwischen ein Velostreifen für den Veloverkehr, der entlang der Schaffhauserstrasse Richtung Bahnhof Oerlikon und Sternen Oerlikon geführt werde. Für diejenigen Velofahrenden, die von der Schaffhauserstrasse in die Binzmühlestrasse linksabbiegen wollen, sei eine indirekte Linksabbiegemöglichkeit einzurichten, um den Tramschienen ausweichen zu können.

Stellungnahme:

Eine Optimierung des Knotens wird zusammen mit der vorgeschlagenen Rechtsabbiegemöglichkeit in die Binzmühlestrasse in der folgenden Projektierung geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Eisfeldstrasse sei zwischen Fries- und Schaffhauserstrasse im Gegenverkehr befahrbar zu machen. Die Gehwegmarkierung sei zu belassen.

Stellungnahme:

Für einen besseren Schutz des Fussverkehrs soll die Gehwegmarkierung in der Eisfeldstrasse durch ein bauliches Trottoir ersetzt werden. Die verbleibende Fahrbahnbreite ist zu gering, um die Eisfeldstrasse für den Gegenverkehr zu öffnen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf der Binzmühlestrasse seien breitere Schutzinseln zu realisieren. Angesichts der grossen MIV-Frequenzen und des starken LKW-Anteils seien die im Projekt vorgesehenen minimalen Breiten für Zufussgehende sehr unangenehm.

Stellungnahme:

Die Breite der Schutzinseln wird in der folgenden Projektierung überprüft und falls möglich vergrössert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Zwischen den Tramgleisen, im Bereich der Haltestellen, seien für den Fussverkehr Schutzinseln vorzusehen. Schutzinseln zwischen den Tramgleisen würden den Zufussgehenden einen erhöhten Schutz bieten. Zudem bekämen damit die Busse mehr Platz und müssten nicht mehr die Haltekante überwischen. Damit sei eine BehiG-konforme Haltekante möglich.

Stellungnahme:

Für Schutzinseln zwischen den Gleisen müsste der Gleisachsabstand vergrössert werden. In Verbindung mit den Anschlusspunkten in der Schaffhauser- und der Binzmühlestrasse würde eine solche Massnahme den Verkehrsraum erheblich vergrössern und die verfügbare Haltekantenlänge verkürzen. Dies würde wiederum eine BehiG-konforme Haltekante behindern.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Zwischen den Tramgleisen unter den Bahnbrücken seien Schutzinseln anzuordnen. Der dichte und schnelle Tram- und Busverkehr erfordere für den Fussverkehr genügend Grünzeit. Mit Schutzinseln würde die Sicherheit und Übersichtlichkeit erhöht.

Stellungnahme:

Zufussgehende möchten möglichst in einer Grünphase der Verkehrsregelungsanlage die Strasse queren. Zudem müsste die Insel breit erstellt werden, damit es für wartende Personen zwischen den Gleisen nicht unangenehm wird und die Gleise können aufgrund der Brückenstützen nicht beliebig verschoben werden. In der folgenden Projektierung wird eine Verbesserung der Querung geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Abbau der Parkplätze Ecke Binzmühle- und Schaffhauserstrasse sei zu verzichten und es sei nur ein grosskroniger Baum zu pflanzen. Die Parkplätze seien zu entsiegeln.

Stellungnahme:

Die Zu- und Wegfahrt zu den Parkplätzen befindet sich heute im geregelten Kreuzungsbereich und im Bereich des Fussgängerübergangs. Gemäss Erschliessungsverordnung des Kantons Zürich sind Ausfahrten im Bereich von Verzweigungen in der Regel nicht zulässig. Der heute aus Sicht der Verkehrssicherheit ungenügende Zustand kann daher mit dem Projekt nicht im Bestand erneuert werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Abbau von sämtlichen Parkplätzen in der Friesstrasse sei zu verzichten und die Baumreihe sei nur auf einer Strassenseite auszuführen.

Stellungnahme:

Bei der Friesstrasse handelt es sich um eine kantonale Hauptverkehrsstrasse mit einer regionalen Veloroute. Parkplätze im Fahrbahnbereich oder angrenzend bedingen ein Fahrmanöver im Fahrbahnbereich und können damit den Verkehrsfluss behindern und den Veloverkehr gefährden. Zudem befindet sich die Friesstrasse im Massnahmengbiet 2 der Fachplanung Hitzeminderung mit einer daraus erforderlichen Verbesserung der bioklimatischen Situation am Tag. Die Aufhebung der Strassenparkplätze verbessert die Verkehrssicherheit und die geplanten Bäume mit begrünten Rabatten tragen zur Hitzeminderung bei.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die heutige Zahl der weissen Parkplätze sei zu erhalten. Ebenso die Güterumschlagsplätze sowie die Taxi-Standplätze.

Stellungnahme:

Das Angebot der Parkierung wird an die neue Situation angepasst und zu Gunsten von hitzemindernden Massnahmen reduziert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Gemäss Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) sei es keine öffentliche Aufgabe Parkraum zur Verfügung zu stellen. Es sei in diesem Zusammenhang nicht nachvollziehbar, weshalb die Motorradfahrenden anders behandelt würden als die Autofahrenden. Aus dem Gebot der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden sei auf die Aufhebung der 10 weissen Parkplätze zu verzichten. Sonst würde der Suchverkehr in den umliegenden Strassen zunehmen und für behinderte oder ältere Personen müssten in der Nähe des Bahnhofs Parkplätze zur Verfügung stehen.

Stellungnahme:

Für den Zubringerverkehr zum Bahnhof stehen in der Wattstrasse Haltemöglichkeiten zur Verfügung und für behinderte Personen sind im Bereich der Unterführung Schaffhauserstrasse zwei Parkplätze geplant. In der folgenden Projektierung wird das Angebot an Parkplätzen, inkl. der Motorradabstellplätze, überprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Tramgleise in der Schaffhauserstrasse, nördlich der Binzmühlestrasse, seien nach Osten zu verschieben. Dies verbessere die Platzverhältnisse für den MIV-Linksabbieger und verbessere die Veloführung, da ein Ausschwenken der links abbiegenden Fahrzeuge auf die Velospur verhindert werde.

Stellungnahme:

In der vorliegenden Vorstudie wird die Gleisachse leicht nach Osten verschoben, was zu einem Landerwerb bei der Liegenschaft Schaffhauserstrasse Nr. 406 führt. Die genaue Gleisachse und Geometrie der Fahrspuren wird in der folgenden Projektierung überprüft und optimiert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Das Projekt sei zu überarbeiten und der Perimeter sei so zu erweitern, dass eine Gesamtgestaltung ohne optionale Tramwendeschleife umgesetzt werde. Es sei sehr fraglich, ob die Tramwendeschleife jemals umgesetzt werde. Die Berücksichtigung der Option habe grosse Auswirkungen auf das Projekt. Zudem werde das Potential einer klimaoptimierten Gestaltung nur unzureichend genutzt.

Stellungnahme:

Die Machbarkeit der Wendeschleife wurde in der Vorstudie untersucht. Es hat sich gezeigt, dass diese theoretisch umsetzbar ist. Es besteht jedoch kein Auftrag für die Realisierung und daher bildet die Wendeschleife auch keinen Projektbestandteil. Die bestehende Grünfläche südlich der Friesstrasse, in der die Option der Wendeschleife eingetragen ist, befindet sich im Eigentum der SBB. In der folgenden Projektierung wird zusammen mit der SBB geprüft, ob an der Mauer und in der vorgelagerten Grünfläche Aufwertungsmassnahmen möglich sind.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Option einer Tramwendeschleife sei zu verzichten. Diese habe negative Auswirkungen auf den Veloverkehr und liesse sich besser anderswo realisieren. Die Planung einer Wendeschleife sei daher nicht weiter zu verfolgen.

Stellungnahme:

Die Machbarkeit der Wendeschleife wurde in der Vorstudie untersucht. Es hat sich gezeigt, dass diese theoretisch umsetzbar ist. Es besteht aber kein Auftrag für die Realisierung der Wendeschleife und daher bildet sie auch keinen Projektbestandteil.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf dieses Strassenbauprojekt seien die gesetzlichen Bestimmungen bezüglich hindernisfreiem Bauen - BehiG, § 11,138 KV; § 14 StrG und § 4,5 VErV - anwendbar. Bei der Einsicht der Planaufgabe sei festgestellt worden, dass die Anforderungen bezüglich hindernisfreien Bauens nicht umfänglich erfüllt würden oder dies aus der Planaufgabe nicht klar ersichtlich sei. Das geplante Strassenbauprojekt sei so abzuändern, dass es den gesetzlichen Bestimmungen bezüglich hindernisfreien Bauens und der Norm VSS 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» entspreche.

Stellungnahme:

Das Projekt wird in der folgenden Projektierung vertieft und detailliert ausgearbeitet. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen des hindernisfreien Bauens bilden dabei eine massgebende Grundlage.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die beiden Tram-/Bushaltestellen seien auf der ganzen Länge von 43 m mit einer Haltekante der Höhe +30 cm über Schienenoberkante zu realisieren.

Stellungnahme:

Das Projekt wird in der folgenden Projektierung vertieft und detailliert ausgearbeitet. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen des hindernisfreien Bauens bilden dabei eine massgebende Grundlage. Die Haltestelle der Tramlinie 14 kann gemäss Vorstudie voraussichtlich auf der

ganzen Länge mit einem kombinierten Tram/Bus Zürich-Bord, +30cm über Schienenoberkante, ausgestattet werden. Die Haltestelle der Tramlinie 10 kann voraussichtlich nur in Richtung City auf der ganzen Länge mit einem kombinierten Tram/Bus Zürich-Bord, +30cm über Schienenoberkante, ausgestattet werden. Aufgrund der Kurvenradien nach der Linienaufgabelung in der Schaffhauserstrasse und der Einfahrt in die Binzmühlestrasse ist voraussichtlich bei der Haltekante Richtung Flughafen lediglich eine Teilerhöhung möglich. In der nachfolgenden Projektierung wird die Lage der Gleisachse und die Länge der erhöhten Haltekanten optimiert. Dies mit dem Ziel hohe Haltekanten auf der gesamten Länge anzubieten.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Kreuzung Schaffhauser-/Binzmühlestrasse sei abzusenken. Eine Absenkung biete viele Vorteile für die Übersichtlichkeit und die Zufahrt zur Liegenschaft Binzmühlestrasse Nr. 40. Zudem werde damit das Gefälle in der Binzmühlestrasse und im Haltestellenbereich reduziert, was zu einer Lärmreduktion, zu geringeren Bremskräften und Anfahrwiderständen beim Tram führe.

Stellungnahme:

Die Absenkung einer Verkehrsfläche ist in der Regel mit einem erhöhten Aufwand bei den hoch liegenden Werkleitungen verbunden. Zudem sind zwingende Anschlusshöhen bei der bestehenden Bepflanzung und den bestehenden Gebäudezugängen zu beachten. Die geplante neue Lage der Tramgleise im Kreuzungsbereich bedingt voraussichtlich eine Anpassung der Höhenkoten. Ob eine Absenkung zielführend und machbar ist, muss die folgende Projektierung und Ausführungsplanung zeigen und lässt sich zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht genau beurteilen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die fünf Taxistandplätze seien zu erhalten oder es sei Realersatz in unmittelbarer Nähe zu schaffen. So seien z.B. vor oder nach den geplanten Behindertenparkfeldern Taxistandplätze möglich. Die bahnhofsnahe Taxistandplätze entsprächen einem Bedürfnis von Reisenden und seien auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität wichtig.

Stellungnahme:

Das heute bestehende Angebot an Taxistandplätzen in der Unterführung Schaffhauserstrasse ist bezüglich der Bahnhofsinfrastruktur eher dezentral und wird daher im Vergleich zu den Taxistandplätzen in der Schulstrasse kaum genutzt. Es ist daher davon auszugehen, dass auch ein Alternativangebot in Verbindung mit den geplanten Behindertenparkfeldern kaum genutzt würde.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Zwei der bestehenden fünf Taxistandplätze seien zu erhalten. Von den verbleibenden drei Parkplätzen sei einer für behinderte Personen und zwei weiterhin als weisse Parkplätze zu definieren. Die beiden Güterumschlagsplätze seien zu erhalten.

Stellungnahme:

Ein Vergleich der Parkplatzsituation mit anderen Bahnhöfen hat gezeigt, dass beim Bahnhof Oerlikon rollstuhlgerechte Parkplätze fehlen. Zudem wird das Angebot der Taxistandplätze kaum genutzt. Mit dem Projekt wird daher das Parkplatzangebot angepasst. Anstelle der Taxistandplätze und den gebührenpflichtigen Parkplätzen werden in der Unterführung Schaffhauserstrasse rollstuhlgerechte Parkplätze vorgesehen. Für das heute bestehende Güterumschlagsfeld unter der Brücke der SBB-Gleise Perron 1 und 2 besteht zum umliegenden Gewerbe kein direkter Bezug. Für den Andreasturm und die Gewerbeflächen im Bahnhof bestehen andere Güterumschlagsbereiche und die benachbarte Liegenschaft Schaffhauserstrasse Nrn. 380/384 verfügt für den Güterumschlag über genügend Fläche auf dem Privatgrund.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es seien zusätzliche Veloabstellplätze in den folgenden Bereichen vorzusehen:

- Im nördlichen Projektperimeter, im Raum Schaffhauser-/Binzmühlestrasse
- Unter den Eisenbahnbrücken anstelle der Gestaltungselemente
- An der Wattstrasse anstelle einiger blau markierter Parkplätze

Stellungnahme:

Die Situation der Veloparkierung im Bereich des Bahnhofs Oerlikon wird zurzeit geprüft. Die Ergebnisse dieser Prüfung werden in die folgende Projektierung einfließen. Der grosszügige Brückenbereich soll jedoch hauptsächlich der freien Zirkulation des Fussverkehrs dienen und nicht primär als Veloabstellraum genutzt werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Abbau von Fahrstreifen sei generell zu verzichten.

Stellungnahme:

Der Projektbereich ist derzeit stark auf den MIV und den öffentlichen Verkehr ausgerichtet. Während für den Fussverkehr mit dem Ausbau des Bahnhofs Oerlikon ausreichend dimensionierte Flächen zur Verfügung gestellt wurden, ist das Angebot für den Veloverkehr noch lückenhaft und beinhaltet konfliktreiche Mischverkehrsflächen. Das Projekt hat daher zum Ziel, das Quartierzentrum Oerlikon zu stärken, den begrüneten Aufenthaltsbereich zu akzentuieren, eine durchgehende Fuss- und Veloinfrastruktur umzusetzen sowie konfliktarme Umsteigebeziehungen zwischen der Tram-/Bushaltestelle und dem Bahnhof zu ermöglichen. Die Auswertung der Varianten hat gezeigt, dass zur Erreichung der Ziele das heutige Verkehrssystem verändert werden muss. Nur so kann der Konflikt bei der ÖV-Umsteigebeziehung ausgeräumt,

Bericht zu den Einwendungen

eine attraktive Fuss- und Veloinfrastruktur angeboten und die Begrünung des Strassenraums verbessert werden. Die Anpassung des Verkehrssystems beinhaltet auch die Veränderung des Fahrstreifenangebots, immer unter Gewährleistung einer genügenden Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der westliche Anschluss der Binzmühlestrasse sei koordiniert mit dem Nachbarprojekt zu planen.

Stellungnahme:

Die Koordination der Projekte ist gewährleistet und beinhaltet hauptsächlich die Gewährleistung der Verkehrsflüsse an der Projektschnittstelle.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Auf eine Lichtsignalanlage in der Schaffhauserstrasse, vor der Liegenschaft Nr. 384a, sei zu verzichten oder diese sei höchstens während den Hauptverkehrszeiten zu betreiben. Der heutige 24h-Betrieb sei nicht nötig.

Stellungnahme:

Der Abstand zum geregelten Knoten mit der Ohmstrasse ist mit 30 m sehr klein. Es besteht damit die Gefahr, dass bei einer unregelmässigen Querung Andreasstrasse der Vortritt für den Fussverkehr missachtet wird und ein erhöhtes Risiko für Kollisionen besteht. Eine Teilregelung der Querung Andreasstrasse kann zudem für den Veloverkehr aus Richtung Bahnhof zu Missverständnissen führen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Betrieb der LSA Kreuzung Schaffhauser-/Binzmühlestrasse sei ausserhalb der Betriebszeiten des ÖVs zu unterlassen.

Stellungnahme:

Die Betriebszeiten der LSA werden stadtweit nach einem einheitlichen Schema beurteilt. Mit einer Realisierung des Projekts wird diese Beurteilung erneut durchgeführt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei ein Verfahren zur Aufhebung der Option einer Tramwendeschleife im Richtplan durchzuführen.

Stellungnahme:

Die Tramwendeschleife Bahnhof Oerlikon Ost ist im regionalen Richtplan, Stand 30. März 2022, festgesetzt. Das Strassenbauprojekt richtet sich grundsätzlich nach den übergeordnet festgelegten behördenverbindlichen Vorgaben aus der Richtplanung. Im Einzelfall ist es möglich, dass aus einem Projekt Impulse für eine Richtplananpassung erfolgen. Eine zeitgerechte und effiziente Umsetzung des Strassenbauprojekts bedingt aber in der Regel den Verzicht auf eine vorgängige Anpassung eines Richtplanes.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Gemäss dem Geschwindigkeitsplan der 3. Etappe der Strassenlärmsanierung seien in der Binzmühlestrasse sowie in der Friesstrasse Tempo 30 zu verfügen. Dies sei auf den Strassenabschnitten spätestens mit diesem Projekt umzusetzen.

Stellungnahme:

Der Stadtrat hat mit Beschluss 1217/2021 das stadtweite Gesamtkonzept für die «Strassenlärmsanierung dritte Etappe» verabschiedet. Im Projektperimeter werden an der Mehrheit der Gebäude die Immissionsgrenzwerte überschritten. In der weiteren Projektbearbeitung wird geprüft, ob die geplanten Arbeiten eine Lärmsanierung im Sinn von Art. 8 Abs. 2 Lärmschutzverordnung erfordern. Diese Prüfung beinhaltet auch den Entscheid, ob Tempo 30 mit oder unabhängig von diesem Projekt umgesetzt wird.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die etwa 8 Meter hohe und etwa 50 Meter lange Mauer bei der 'Option Wendeschleife Tram' sei mit einer Vertikalbegrünung zu versehen.

Stellungnahme:

Die Mauer befindet sich im Areal der SBB auf Parzelle OE6502. In der folgenden Projektierung wird zusammen mit der SBB geprüft, ob an der Mauer und in der vorgelagerten Grünfläche Aufwertungsmassnahmen möglich sind.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Südlich der Wartehalle Haltestelle Oerlikon Ost des 14ers stadteinwärts sei ein zusätzlicher Baum zu pflanzen.

Stellungnahme:

Die Lage und Anzahl Bäume wird in der folgenden Projektierung genauer geprüft und auf die Lage der Werkleitungen abgeglichen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Querungen vor Tramlinien seien im Fussgängerbereich mit Bodenlampen zu markieren. Velorouten seien vor Lichtsignalen ebenso mit aktiven Bodenmarkierungen (LED-Lampen mit Blinkfunktion) auszustatten.

Stellungnahme:

Die Markierung und die Anbringung von Warnleuchten erfolgen aufgrund der geltenden Gesetzgebung und Sicherheitsbeurteilung im Einzelfall. Die im Projekt vorhandenen Querungen stellen kein besonderes Sicherheitsrisiko dar und müssen daher nach heutigem Wissenstand nicht mit zusätzlichen Signalen ausgerüstet werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Sämtliche «Kunstinseln» seien als ebenerdige Markierung und nicht als erhöhte Bauwerke zu erstellen, da sie den schweren Güterverkehr sowie Unterhalts- und Feuerwehrfahrzeuge behindern würden.

Stellungnahme:

Mit dem Begriff «Kunstinseln» sind vermutlich die Leitinseln in den Knoten für z.B. den Veloverkehr gemeint. Diese dienen als Signalstandort und dürfen zum Schutz der Velofahrenden nicht überfahren werden. Daher sind diese zwingend baulich und mit einem Höhenversatz zur Fahrbahn zu erstellen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf Gestaltungselemente wie Sitzstufen oder ähnliches sei zugunsten von Velo- und Motorradplätzen zu verzichten. Möblierungen seien nur in dringenden Fällen und möglichst platzsparend zu installieren.

Stellungnahme:

Der grosszügige Bereich unter der Brücke dient der freien Zirkulation des Fussverkehrs und als Aufenthaltsraum. Der gedeckte Bereich unter den Brücken soll nicht primär für Velo- und Motorradabstellplätze genutzt werden. Die genaue Ausgestaltung und Dimensionierung einer Möblierung ist Gegenstand der detaillierten Planung in der folgenden Projektierung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

3 Schlussbemerkungen

Der Bericht liegt gemäss § 13 Abs. 3 StrG während 60 Tagen zur Einsichtnahme öffentlich auf. Der Zeitpunkt der Auflage wird im städtischen Amtsblatt «Tagblatt der Stadt Zürich» bekannt gegeben.

Das Projekt wird durch den Stadtrat festgesetzt und vor der Projektfestsetzung gemäss §§ 16 und 17 StrG (Planaufgabe- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.

Zürich, 26.07.2023 str

Dr. Simone Rangosch

