



Bericht zu den Einwendungen

Strassenbauprojekt Regensdorferstrasse

Abschnitt Regensdorferstrasse 4 bis 109

Bau Nr. 15103

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Einwendungen	4
3	Schlussbemerkungen	14

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 Regensdorferstrasse, Abschnitt Regensdorferstrasse 4 bis 109, mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung des Strassenraums wurde vom 27. September bis 28. Oktober 2019 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 10 Schreiben mit total 21 Einwendungen eingegangen, davon 8 mit identischem oder ähnlichem oder sinngemäss ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als eine Einwendung gezählt). Von den somit 17 vorliegenden Einwendungen werden 8 Einwendungen ganz und 3 Einwendungen teilweise berücksichtigt. 6 Einwendungen 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: Erneuerung des Strassenbelags und teilweise des Strassenoberbaus, normgerechter Ausbau der Gehwege einschliesslich Schliessung der vorhandenen Lücken, behindertengerechter Ausbau der bestehenden Trottoirüberfahrten und der Bushaltestellen «Segantinistrasse», «Singlistrasse», «Wieslergasse» und «Kappenbühlweg», neue Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Wieslergasse und Michelstrasse, Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, Teilersatz sowie Neupflanzung von Bäumen und Erneuerung der Werkleitungen.

2 Einwendungen

Einwendung:

Der Zugang zur Transformatorstation bei der Michelstrasse 4 müsse gewährleistet sein. Die geplanten Veränderungen seien vor Ort zu besprechen.

Stellungnahme:

Die Veränderungen wurden vor Ort mit den Einwendenden besprochen. Der Zugang zur Transformatorstation bei der Michelstrasse 4 wird mit dem geplanten Projekt weiterhin gewährleistet bleiben.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Instandsetzungsarbeiten der Brückenwaage betreffend die Erneuerung der Abwasserleitungen sowie die Entwässerung des Kiesplatzes sei in die Planung des Strassenbauprojekts zu integrieren. Geplante Veränderungen seien persönlich vor Ort zu besichtigen und zu besprechen.

Stellungnahme:

Die geplanten Veränderungen auf der städtischen Parzelle HG7534 wurden vor Ort mit den Einwendenden besichtigt und besprochen. Allfällige Instandsetzungsarbeiten der Brückenwaage betreffend die Erneuerung der Abwasserleitungen sowie die Entwässerung des Kiesplatzes werden in die Planung des Strassenbauprojekts integriert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die geplante Ausweichstelle für Fahrräder auf der Höhe Migros (Regensdorferstrasse 20a) / Zweifel AG (Regensdorferstrasse 20) sei keine zufriedenstellende Lösung. Es sei eine bessere Lösung zu finden und die geplanten Veränderungen seien persönlich vor Ort zu besprechen.

Stellungnahme:

Die geplanten Veränderungen zugunsten einer neuen Velobucht auf der Höhe Regensdorferstrasse 20/20a für den indirekt in die Riedhofstrasse einbiegenden Veloverkehr wurde vor Ort mit den Einwendenden besprochen. Die Velobucht soll ungeübten Velofahrenden eine sichere Aufstellfläche für das indirekte Linksabbiegen in die Riedhofstrasse bieten. Die Lage und Ausbildung der Velobucht werden unter Berücksichtigung des aktuellen Baumbestands und dessen vitalen Zustands angepasst.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Bei der geplanten Versetzung der Signalisation «kein Vortritt» bei der Ausfahrt zwischen Migros (Regensdorferstrasse 20a) und Zürcher Kantonalbank (Regensdorferstrasse 18) würde die Sicht der Herausfahrenden markant eingeschränkt. Es sei eine bessere Lösung zu finden und die geplanten Veränderungen seien persönlich vor Ort zu besichtigen und zu besprechen.

Stellungnahme:

Die geplanten Veränderungen bei der Ausfahrt zwischen Regensdorferstrasse 18 und 20a wurden vor Ort mit den Einwendenden besprochen. Die Lage und Ausbildung der geplanten Trottoirüberfahrt wird so angepasst, dass die Sichtweiten eingehalten werden.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Es seien Normalprofile zu erstellen und für das weitere Verfahren zur Verfügung zu stellen, damit die Auswirkungen des geplanten Landerwerbs besser abgeschätzt werden können.

Stellungnahme:

Im Zuge der ausstehenden Planaufgabe gemäss § 16 StrG werden allfällige bauliche Anpassungen und allfälliger Landerwerb auf den an die Strasse angrenzenden privaten Parzellen den betroffenen Grundstückseigentümer*innen persönlich angezeigt. In diesem Zuge werden entsprechende Detailpläne einschliesslich Normalprofile zur Verfügung gestellt, damit die Auswirkungen besser abgeschätzt werden können.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Strassenachse sei um etwa 80 cm nach Westen durch Anpassung der horizontalen Linienführung ab dem Haus Nr. 82 sowie des Radius bei der Einmündung Heizenholz zu verschieben. Der Gehweg auf der gegenüberliegenden Westseite sei mit 2,40 m überbreit und könne auf etwa 2,00 m reduziert werden. Damit wäre der Landerwerb auf den Grundstücken Regensdorferstrasse 84 oder 86 und der Ersatzbau der Stützmauer obsolet. Projektanpassungen auf der Westseite hätten weniger bauliche Massnahmen zur Folge. Mit der Verschiebung nach Westen könnten die Kosten des Strassenbauprojekts optimiert werden, ohne dass auf den barrierefreien Ausbau des Trottoirs verzichtet werden müsse. Gleichzeitig könne auch die nicht mehr benutzte Treppe auf der Westseite rückgebaut werden. Die bestehende Unterführung zwischen den Liegenschaften 86/88 würde nicht berücksichtigt. Durch Verlegung der Bushaltestelle «Segantinistrasse» stadtauswärts könne die Stadt Barrierefreiheit gewährleisten ohne Umräume und weitere Kosten für Anwohnende zu verursachen. Die Liegenschaft würde an der Strassenseite durch Bäume und Pflanzen von hohem Wert gesäumt. Die Steigung der Einfahrt würde durch das Zurückversetzen des elektrischen Tores steiler. Dies mache es für Zufussgehende gefährlich und die Ausfahrt würde erschwert. Auf der betroffenen Liegenschaft befänden sich Bäume mit sehr hohem Wert. Auch die Einfahrt müsse aufwändig umgebaut werden und wäre für Zufussgehende gefährlich.

Stellungnahme:

Die Regensdorferstrasse ist eine kommunal klassierte Sammelstrasse. Im Abschnitt Wildenweg bis Segantinistrasse verläuft ein beidseitiges Trottoir, welches Teil des Schulwegnetzes ist. Das südwestliche Trottoir ist rund 2,40 m breit und erfüllt entsprechend der Bedeutung des Stadtraums die aktuellen Standards der Stadt Zürich. Gleiches gilt für das gegenüberliegende nordöstliche Trottoir vor den Liegenschaften Regensdorferstrasse 82 und Segantinistrasse 216. Das daran anschliessende Trottoir entlang der Regensdorferstrasse 84 bis 86 ist mit rund 1,50 m deutlich zu schmal. Eine Begegnung von Zufussgehenden ist in diesem Abschnitt nur unter sehr beengten

Verhältnissen möglich. Es besteht die Gefahr, dass Zufussgehende und insbesondere Schulkinder in Gruppen auf die Fahrbahn ausweichen. Im Begegnungsfall von zwei Bussen oder Lastwagen ragen unabhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit die Aussenspiegel in den Lichtraum des Trottoirs hinein, aufgrund der zu geringen Trottoirbreite entstehen somit gefährliche Situationen für den Fussverkehr. Mit dem Strassenbauprojekt soll deshalb das Trottoir entlang der Regensdorferstrasse 84 und 86 von 1,50 m auf 2,40 m verbreitert werden. In der Folge sind unter anderem die an den Strassenraum angrenzenden, rund 1,50 m hohen Mauern auf beiden Liegenschaften auf einer Länge von rund 35 m zurückzusetzen, weiter ist ein Landerwerb von rund 33 m² erforderlich. Die bestehenden Bäume und Pflanzen auf den Parzellen werden im Zuge der baulichen Anpassungen zur Verbreiterung des Trottoirs möglichst erhalten. Im Zuge des durchzuführenden Verfahrens nach § 16 StrG werden die besonders von dem Projekt Betroffenen direkt informiert und es wird möglichst nach einvernehmlichen Lösungen gesucht. Allfällige Wertverluste, die durch das Strassenbauprojekt entstehen, können, sofern keine Einigung erzielt werden kann, mittels Einsprachen oder Entschädigungsbegehren im Verfahren nach § 16 ff. StrG geltend gemacht werden. Durch die Verbreiterung des Trottoirs und das Zurückversetzen der Mauern verbessern sich gegenüber heute bei der Grundstücksausfahrt von der Regensdorferstrasse 84 die Sichtverhältnisse sowohl auf das Trottoir als auch auf die Fahrbahn. Die bestehende Längsneigung der Ein- und Ausfahrt wird durch entsprechende Anpassungen beibehalten. Um wie von den Einwendenden vorgeschlagen auf bauliche Anpassungen auf den beiden Parzellen Regensdorferstrasse 84 und 86 verzichten zu können, müsste, auch zur Gewährleistung der geraden Zu- oder Wegfahrt an die oder von der erhöhten Bushaltekante, die Strassenachse oder der südwestliche Strassenrand auf grösserer Länge um rund 80 cm nach Südwesten verschoben werden. Dies würde auf den gegenüberliegenden Grundstücken zu deutlich grösseren baulichen Anpassungen führen. Insgesamt wären acht Parzellen von einer Verschiebung des Strassenraums betroffen, hierfür wäre ein Landerwerb von mindestens 180 m² erforderlich. Nebst den Anpassungen der Vorplätze und Vorgärten bei der Regensdorferstrasse 95, 97 und 109 müssten entlang des südwestlichen Strassenrands im Bereich der Fussgängerunterführung «Regensdorferstrasse/Wildenweg» zwei hohe, jeweils rund 17 m lange Stützmauern zur Hangsicherung erstellt werden. Dazu müssten zusätzlich vier Bäume gefällt und bestehende Werkleitungen umgelegt werden. Diese Variante wird gegenüber der aufgelegten als nicht verhältnismässig beurteilt.

Die Sicherheit des Fussverkehrs auf dem Trottoir vor der Regensdorferstrasse 84 und 86 wird mit der Verbreiterung von rund 1,50 m auf 2,40 m deutlich erhöht. Der damit verbundene Landerwerb und die Anpassungen auf den Parzellen sind damit begründet und nach Abwägung der Interessen angemessen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Ausbau der Regensdorferstrasse sei generell zu verzichten und Tempo 30 bis Lichtsignal Frankental-/Regensdorferstrasse einzuführen. Tempo 30 würde zudem der Sicherheit der zahlreichen Schulkinder dienen. Der Pendlerverkehr solle zyklisch via Frankentalerstrasse geleitet werden. Die Ein- und Ausfahrt in die Stadt via Regensdorferstrasse könne am Morgen respektive Abend elektronisch richtungsgesteuert werden. Für den Busverkehr der Linie 46, der von dieser Massnahme auszuschliessen sei, könnten verschiedene Kreuzpunkte eingerichtet werden. Zudem sei die Strasse zu begrünen und ein Veloweg anzulegen.

Stellungnahme:

Gemäss Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 1217/2021 vom 1. Dezember 2021, Gesamtkonzept «Strassenlärmsanierung dritte Etappe», soll aus Lärmschutzgründen in der Regensdorferstrasse Tempo 30 eingeführt werden. Das Strassenbauprojekt wird demzufolge auf der Grundlage der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h projektiert oder darauf angepasst.

Mit dem Strassenbauprojekt ist kein Ausbau der Fahrbahn geplant, vielmehr beschränkt sich die Verbreiterung des Strassenraums auf die Umsetzung eines durchgehenden Gehwegs auf der nordöstlichen Strassenseite. Die Regensdorferstrasse ist eine kommunal klassierte Sammelstrasse, auf der unter anderem die Busse der Linie 46 regelmässig im dichten Takt (tagsüber alle 7,5 Minuten, während der Spitzenzeiten alle 5 Minuten) verkehren. Für die Dimensionierung der Fahrbahn ist deshalb der Begegnungsfall Bus/Bus oder Bus/Lastwagen massgebend. Für eine konfliktfreie Begegnung bei Tempo 30 ergibt sich gemäss den aktuellen Anforderungen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) an die Businfrastruktur im Strassenraum (ABIS), basierend auf den gültigen Normen, eine Breite von mindestens 6,10 m zuzüglich allfälliger Zuschläge in Kurven. Die aktuelle Breite der Fahrbahn in der Regensdorferstrasse beträgt rund 6,10 m, somit gibt es keinen Spielraum, um die Fahrbahnbreite im Rahmen des Strassenbauprojekts zu reduzieren. Die notwendige Breite der beidseitigen Gehwege ergibt sich aus dem Leitfaden «Standards Fussverkehr» der Stadt Zürich. Der massgebende Begegnungsfall für das Trottoir ist in erster Linie von der Bedeutung einer Fusswegverbindung gemäss Bedeutungsplan abhängig. Die Fussverbindungen in der Regensdorferstrasse sind von quartierweiter Bedeutung, hieraus ergibt sich eine Trottoirbreite von mindestens 2,40 m zuzüglich allfälliger Umfeldzuschläge.

Die vorgeschlagene Einengung der Fahrbahn mit Richtungswechselbetrieb und Ausweichstellen ist aufgrund des dichten Busverkehrs, der einmündenden Strassen sowie der zahlreichen Grundstücksanbindungen nicht praktikabel. In Kombination mit einem zusätzlichen Veloangebot müsste die Fahrbahn im gesamten Streckenverlauf trotz der einspurigen Verkehrsführung verbreitert werden, im Bereich der Ausweichstellen sogar erheblich. Eine tageszeitabhängige Einbahnregelung hätte zudem unerwünschte Verkehrsverlagerungen und Mehrbelastungen auf verschiedenen Quartierstrassen zur Folge. Stattdessen soll der zufließende Verkehr, wie bereits heute, am Knoten Regensdorferstrasse/Frankentalerstrasse durch eine entsprechende Dosierung des Zuflusses auf die Route via Frankentalerstrasse gelenkt werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Das Strassenprojekt sei zu sistieren, bis ein rechtskräftiger Entscheid betreffend Tempo 30 vorliege.

Stellungnahme:

Gemäss STRB Nr. 1217/2021 vom 1. Dezember 2021, Gesamtkonzept «Strassenlärmsanierung dritte Etappe», soll aus Lärmschutzgründen in der Regensdorferstrasse Tempo 30 eingeführt werden. Das Strassenbauprojekt wird demzufolge neu auf der Grundlage der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h projektiert oder darauf angepasst. Aufgrund der Koordinationspflicht von baulichen Massnahmen an der Strassenoberfläche und funktionellen Verkehrsanordnungen werden die Verfügung der Verkehrsvorschriften zur Einführung von

Bericht zu den Einwendungen

Tempo 30 und die Planaufgabe des Strassenbauprojekts nach § 16 StrG miteinander koordiniert öffentlich publiziert. Das Strassenbauprojekt kann demnach nicht sistiert werden, bis eine rechtskräftige Entscheidung zu Tempo 30 vorliegt. Die Einführung von Tempo 30 erfolgt entsprechend koordiniert mit dem Strassenbauprojekt, weiterhin muss sie zeitlich aufgrund der Auswirkungen auf die Buslinie 46 mit dem kantonalen Fahrplanverfahren (FPV) abgestimmt werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Das Strassenprojekt sei neu zu planen, so dass die Regensdorferstrasse vor den Hausnrn. 55–61 nicht verbreitert wird, keine privaten Parkplätze der Grundstücke HG4460/4461 abgebaut werden und die Bushaltestelle «Singlistrasse» einschliesslich Wartehalle nicht vor den Grundstücken HG4459/4458 geplant wird. Die Aufhebung der privaten Parkplätze und Landerwerb sei unverhältnismässig, die Vorgärten und Bäume seien zu schützen. Der Abstand zwischen geplanter Wartehalle und Gebäude Hausnr. 55 sei unverhältnismässig klein (etwa 1 m) und nicht bewilligungsfähig. Die Bushaltestelle einschliesslich Wartehalle erzeuge unnötigen Lärm und Abfall und führe für die Erdgeschoss-Wohnung zu Einschränkungen der Privatsphäre und grossen Mietzinseinbussen. Gemäss DAV gäbe es keine erhöhten Unfallzahlen, die Verbreiterung der Strasse und Verlegung der Bushaltestellen sei daher unnötig. Die Einwendenden schlagen fünf Varianten vor, welche umgesetzt werden könnten, ohne Landerwerb oder mit geringeren Einschränkungen der privaten Grundstücke.

Stellungnahme:

Die aktuellen Haltekanten der Bushaltestelle «Singlistrasse» sind nicht hindernisfrei ausgebildet und erfüllen somit die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) nicht. Haltende Busse können durch den nachfolgenden Verkehr überholt werden, so dass es morgens zur Hauptverkehrszeit stadteinwärts in Verbindung mit dem Rückstau ab der Lichtsignalanlage am Meierhofplatz zu wesentlichen Verspätungen der Buslinie 46 kommt. Der Fussgängerstreifen ist Teil des Schulwegs für Schüler*innen des Schulhauses «Lachenzelg». Wenn die Busse an der Haltestelle «Singlistrasse» halten, sind am Fussgängerübergang die erforderlichen Sichtweiten für die querenden Zufussgehenden auf den entgegenkommenden Verkehr versperrt.

Die mit dem Strassenbauprojekt geplante Verlegung der Haltekanten der Haltestelle «Singlistrasse» wird primär deshalb erforderlich, um für die Fahrgäste der Buslinie 46 einen hindernisfreien Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Mit der neuen räumlichen Anordnung der Bushaltekanten und des Fussgängerstreifens in Kombination mit einer Schutzinsel wird zudem gewährleistet, dass die erforderlichen Sichtweiten für den querenden Fussverkehr bei haltenden Bussen eingehalten werden und die Busse in Richtung Meierhofplatz nicht überholbar sind. Der Fussgängerstreifen liegt weiterhin auf der Wunschlinie des Fussverkehrs zwischen nördlich einmündendem Bergellersteig und südlich einmündendem Fussweg zur Riedhofstrasse. Die Verbreiterung der Strasse und die Verlegung der Haltestellen erwiesen sich daher als erforderlich, um unter den bisher vorliegenden Bedingungen die oben genannten Defizite zu lösen.

Gemäss STRB Nr. 1217/2021 vom 1. Dezember 2021, Gesamtkonzept «Strassenlärmsanierung dritte Etappe», soll unter anderem aus Lärmschutzgründen in der Regensdorferstrasse Tempo 30

eingeführt werden. Das Strassenbauprojekt wird entsprechend neu auf Basis Tempo 30 projektiert. Infolgedessen ergeben sich aufgrund der reduzierten Anforderung an die Sichtweiten neue Möglichkeiten zur Anordnung der Haltekanten. Für die Bushaltestelle «Singlistrasse», Fahrrichtung stadteinwärts, wurde eine Lösung entwickelt, welche die oben genannten Ziele weiterhin erfüllt, aber geringere Eingriffe in die angrenzenden Parzellen erforderlich macht als die ursprüngliche Anordnung. Auf die Verbreiterung des Strassenraums zulasten der Regensdorferstrasse 55 bis 61 kann somit verzichtet werden, die privaten Parkplätze bleiben erhalten und die Haltestelle wird verschoben.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Es seien zusätzliche Zweiradabstellplätze zu planen. Das Gebiet des Strassenbauprojekts gehöre zu jenem Teil des Zentrums von Höngg, wo sich die meisten Läden befänden (Apotheke, Migros, Denner, Bäckerei, Weinhandlung usw.). Da immer mehr Leute mit verschiedenen zweirädrigen Fahrzeugen unterwegs seien und entlang der Regensdorferstrasse Halteverbot ist, wäre die Planung von zusätzlichen (zu den 12 geplanten) Zweiradparkplätzen sinnvoll. Diese sollen so konzipiert sein, dass nicht nur Velos, sondern auch motorisierte Zweiräder wie E-Bikes, Mofas, E-Cargobikes, Motorroller usw. Platz fänden. Beispielsweise könnten diese an der Ecke Regensdorferstrasse/Wieslergasse/Riedhofstrasse, quasi rechtwinklig zur Glassammelstelle, im dreieckigen Spickel gleich daneben oder an einer anderen geeigneten Stelle sein.

Stellungnahme:

Der erforderliche Platz für zusätzliche Zweiradabstellplätze auf dem nördlichen Trottoir entlang der Erdgeschossnutzungen ist durch die bestehende und schützenswerte Baumreihe nicht vorhanden. Die «Dreiecksfläche», die von Regensdorferstrasse/Wieslergasse/Riedhofstrasse umsäumt wird, soll mit einer Begrünung aufgewertet werden. Die Oberfläche fällt in diesem Bereich zudem steil nach Süden ab, weshalb eine Nutzung als Zweiradparkplatz nicht geeignet erscheint. Im Zuge der weiteren Projektierung wird unter Berücksichtigung des Bedarfs und der örtlichen Verhältnisse geprüft, wo zusätzliche Zweiradparkplätze im öffentlichen Strassenraum sinnvoll ergänzt werden können. Allenfalls werden die Zweiradparkplätze vor der Regensdorferstrasse 16 entgegen der ursprünglichen Planung erhalten. Weiterhin werden auch die städtischen Parzellen, die an den Strassenraum angrenzen – so zum Beispiel der öffentliche Parkplatz westlich der Regensdorferstrasse 19 – in die Betrachtung miteinbezogen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Verlegung der Bushaltestelle «Singlistrasse» in den Bereich der Wohnhäuser Regensdorferstrasse 50 bis 56 stadtauswärts sei zu verzichten oder die Lage der Haltestellen Singlistrasse seien nochmals zu prüfen und alternative Standorte zu suchen. Durch die Verlegung werde eine grössere Anzahl Bewohner*innen von den zusätzlichen Immissionen (Lärm, Schmutz, Abgase usw.) betroffen als bisher. Die geplante Haltestelle vor der Liegenschaft Regensdorferstrasse 54 beeinträchtige die Wohnung sehr, da diese nur Fenster in Richtung der Strasse habe und mit zusätzlichen Lärmbelastigungen zu rechnen sei. Die Ausfahrt aus der Tiefgarage der Regensdorferstrasse 52 bis 56 werde erschwert oder gar verunmöglicht, wenn

Bericht zu den Einwendungen

der Bus die Ausfahrt blockiert. Zudem werde die Sicht der Lenkenden aus der Tiefgarage blockiert, sodass gefährliche Situationen entstehen.

Stellungnahme:

Die mit dem Strassenbauprojekt vorgesehene Verlegung der Bushaltestelle «Singlistrasse», Fahrtrichtung stadtauswärts, ist notwendig, damit die erforderlichen Sichtweiten für den querenden Fussverkehr bei der Fussgängerquerung eingehalten werden. Die Lage des Fussgängerstreifens ergibt sich aus der Wunschlinie des Fussverkehrs zwischen nördlich einmündendem Bergellersteig und südlich einmündendem Fussweg zur Riedhofstrasse. Die haltenden Busse verdecken heute die Sicht auf den Gegenverkehr, sodass die bestehenden Haltepositionen nicht beibehalten werden können. Mit den neuen Haltepositionen bleiben alle Grundstückszu- und -ausfahrten, auch die Ausfahrt aus der Tiefgarage der Regensdorferstrasse 52 bis 56, möglich. Der haltende Bus blockiert die Grundstücksausfahrt aus der Tiefgarage der Regensdorferstrasse 52 bis 56 nicht unmittelbar, die Einlenkradien der Ausfahrt werden auch bei haltendem Bus eingehalten. Die Situation für die Fahrzeuglenker*innen, die aus der Ausfahrt herausfahren, entspricht den innerstädtischen Verhältnissen und ist zumutbar sowie sicher. Ausfahrende müssen allenfalls, sofern gerade ein Bus neben der Ausfahrt hält, für kurze Zeit den Fahrgastwechsel abwarten, bis die Sichtverhältnisse eine Weiterfahrt zulassen. Eine weitere Verschiebung der Haltekante in Richtung stadtauswärts ist nicht erwünscht, da damit ein zu grosser Abstand zum Fussgängerstreifen entsteht und es somit zu gefährlichen Fahrbahnquerungen, auch durch Schulkinder, ohne Nutzung des Fussgängerstreifens (unter Missachtung der 50 m-Regel nach Art. 47 der Verkehrsregelverordnung) führen kann. Weiterhin wäre dann eine hindernisfreie Ausbildung der Haltekante auf ganzer Länge nicht mehr möglich.

Gemäss STRB Nr. 1217/2021 vom 1. Dezember 2021, Gesamtkonzept «Strassenlärmsanierung dritte Etappe», soll aus Lärmschutzgründen in der Regensdorferstrasse Tempo 30 eingeführt werden. Auf der Grundlage des angepassten Temporegimes und unter Berücksichtigung der vorliegenden Einwendung wurden alternative Möglichkeiten der Anordnung der Haltekante, Fahrtrichtung stadtauswärts, überprüft. Trotz der reduzierten Anforderung an die Sichtweiten muss aus oben genannten Gründen an der bisher geplanten Lage vor der Regensdorferstrasse 52 bis 56 festgehalten werden. Ungeachtet davon werden mit der Einführung von Tempo 30 auch an der Bushaltestelle die Lärmemissionen durch den Busverkehr reduziert, was den Anwohnenden zum Vorteil gereicht. Bei den auf der Linie 46 eingesetzten Bussen handelt es sich im Regelfall um Trolleybusse, die mit Elektromotoren angetrieben werden und keine Abgase ausstossen. Auch die noch fallweise eingesetzten Diesel- und Dieselhybridbusse werden sukzessive durch elektrisch angetriebene Fahrzeuge ersetzt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Veloparkplätze an der Ecke Kappenbühlweg seien auf das Strassenniveau zu legen. Das Aufstellen von Veloabstellplätzen auf dem Trottoir ermutige Velofahrende über das Trottoir zu fahren.

Stellungnahme:

Die Regensdorferstrasse ist eine kommunal klassierte Sammelstrasse. Bei diesem Strassentyp ist nach den Standards Stadträume der Stadt Zürich das Trottoir als Standort für Veloabstellplätze

Bericht zu den Einwendungen

empfohlen. Bei Veloabstellplätzen auf dem Trottoir werden die Fahrbahnränder nicht unterbrochen, die Linearität des Rands ist ein wichtiges Gestaltungselement. Die Parkierfläche soll deshalb auf Trottoirniveau bleiben. Die Zu- und Wegfahrt zu und von den Veloabstellplätzen kann komfortabel über den abgesenkten und gestürzten Fahrbahnrand im unmittelbar angrenzenden Einmündungsbereich des Kappenbühlwegs erfolgen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Linksabbieger für Velos in den Kappenbühlweg oder Brühlweg sei auf dem rechten Trottoir zu entfernen und in der Strassenmitte zu planen. Gemäss Planung müssten links abbiegende Velofahrende neben dem Fussgängerstreifen halten und sind nicht vortrittsberechtigt. Deshalb sei Mitte Fahrbahn eine Aufstellfläche zu markieren.

Stellungnahme:

Das Projekt wird so angepasst, dass vor der Fussgängerschutzinsel in Strassenmitte für linksabbiegende Velofahrende in den Kappenbühl- oder Brühlweg eine Aufstellfläche markiert wird. Die Bushaltestelle «Kappenbühlweg» in Fahrtrichtung Waidspital soll zur Vermeidung von Überholmanövern am haltenden Bus vorbei in Richtung Fussgängerstreifen verschoben werden. Die ursprünglich geplante Velobucht für indirekt linksabbiegende Velofahrende käme somit in den Bereich der Haltekante zu liegen und wird deshalb nicht umgesetzt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Wartebereich für linksabbiegende Velos vor dem Migros sei zu verzichten und dieser anstelle dessen in der Mitte der Fahrbahn zu planen. Linksabbiegenden Velos in die Riedhofstrasse sei ein gefahrloses Aufstellen in der Mitte der Fahrbahn (mind. 2 m Breite) zu ermöglichen.

Stellungnahme:

Das Projekt wird so angepasst, dass für linksabbiegende Velofahrende in die Riedhofstrasse ein eigener Mittelbereich zum gefahrlosen Aufstellen zur Verfügung gestellt wird. Zudem soll für ungeübte Velofahrende eine zusätzliche Velobucht in Seitenlage für das indirekte Linksabbiegen angeboten werden. Der geplante Wartebereich für linksabbiegende Velofahrende vor dem Migros wird entsprechend erhalten.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Bushaltestelle Wieslergasse der Linien 38 und 46 stadteinwärts sei an derselben Stelle zu planen. Durch eine Aufteilung der Haltestellen sei für die Reisenden nicht mehr klar, wo sie auf den nächsten Bus Richtung Meierhofplatz warten sollen.

Stellungnahme:

Im Zuge der Projektausarbeitung wurden bezüglich der Anordnung der Haltekanten der Haltestelle «Wieslergasse» für die beiden Buslinien 38 und 46 verschiedene Varianten geprüft.

Auch eine Verschiebung der Haltestelle stadteinwärts in den Bereich östlich der einmündenden Wieslergasse mit einer Beibehaltung der gemeinsamen Haltekante für beide Linien wurde dabei in Betracht gezogen. Dies zum einen, um die Orientierung für die Fahrgäste zu erleichtern und zum anderen, um die Wege zwischen Bushaltestelle und den publikumsorientierten Nutzungen im Quartierzentrum Höngg zu verkürzen. Die Auswertung der Variantenuntersuchung hat gezeigt, dass mit einer entsprechenden Anpassung der Haltestellenanordnung der Strassenraum östlich der einmündenden Wieslergasse auf einer Länge von rund 60 Metern verbreitert werden müsste und somit eine unverhältnismässig hohe Landinanspruchnahme auf den angrenzenden Parzellen sowie das Fällen einer hohen Anzahl vitaler Bäume innerhalb der bestehenden Baumallee auf der nördlichen Strassenseite erforderlich würde. Weiterhin ergäben sich durch die erforderlichen Fahrbahnverbreiterung negative Auswirkungen auf das stadträumliche Erscheinungsbild, zudem würden die Fahrbeziehungen bei den Einmündungen Riedhofstrasse und Wieslergasse eingeschränkt.

Aufgrund der geometrischen Randbedingungen bei der einmündenden Michelstrasse kann die bestehende Haltekante in der Regensdorferstrasse in Fahrtrichtung stadteinwärts selbst bei deren Verschiebung bis zur einmündenden Wieslergasse nicht kombiniert von beiden Buslinien 38 und 46 so angefahren werden, dass diese im Bereich der massgebenden Türen hindernisfrei mit einer hohen Haltekante von 22 cm ausgebildet werden könnte. Damit im Bereich der massgebenden Türen der Linie 46 ein niveaugleicher Aus- und Einstieg möglich wird, muss zukünftig auch für die Buslinie 38 Fahrtrichtung Waidspital – analog zur bestehenden Haltekante in Fahrtrichtung Schützenhaus Höngg – eine separate Haltekante in der Michelstrasse erstellt werden.

Aufgrund des dichten Angebots der Linie 46 besteht ab der Haltekante auf der Südseite der Regensdorferstrasse unverändert ein dichtes und regelmässig Fahrtenangebot in Richtung Meierhofplatz. Die Linie 38 dient primär der Anbindung der am Hang gelegenen Wohngebiete an das Quartierzentrum und als Zubringer zu den anderen VBZ-Linien.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Aufhebung des Fussgängerstreifens beim Haus Regensdorferstrasse 79 ist zu verzichten. Die Aufhebung des Fussgängerstreifens bedeutet für die Zufussgehenden eine Aufhebung des direkten Zugangs der Bushaltestelle Segantinistrasse über den Fussweg aus der Bergellerstrasse. Alternativ ist ein Fussgängerstreifen auf Höhe der Liegenschaft Regensdorferstrasse 72 zu planen.

Stellungnahme:

Mit der neu geplanten koordinierten Einführung von Tempo 30 und den vorhandenen Sichtweiten auf gerader Strecke ist ein sicheres und flächiges Queren zwischen Regensdorferstrasse 72 und 79 auch ohne Fussgängerstreifen möglich. Die Beibehaltung des Fussgängerstreifens bei Haus Nr. 79 würde bei Einhaltung der 50 m-Regel Umwege nötig machen. Nach Art. 47 der Verkehrsregelnverordnung (VRV) müssen Zufussgehende den Fussgängerstreifen benützen, wenn dieser weniger als 50 m von der beabsichtigten Querungsstelle entfernt ist. Ein punktuell Querungsangebot bei der Regensdorferstrasse 79 in Form eines Fussgängerstreifens ist nicht erforderlich. Auf beiden Seiten des Fussgängerstreifens ist kein weiterführendes öffentliches

Bericht zu den Einwendungen

Wegnetz vorhanden, vielmehr handelt sich um untergeordnete Zugänge, auch für Busfahrgäste. Es sind im Nahbereich von Haus Nr. 79 keine Schulen oder Heime vorhanden, die besondere Vortrittsverhältnisse für Zufussgehende erfordern würden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Haltestelle Segantinistrasse ist in beiden Richtungen als Kaphaltestelle zu planen. Der Fussgängerstreifen in der Mitte der Haltestelle Segantinistrasse ist eine wichtige Schulwegverbindung. Durch den Bau einer Mittelinsel und Kaphaltestellen kann der Verkehr verlangsamt werden.

Stellungnahme:

Die Bushaltekanten der Haltestelle «Segantinistrasse» sollen mit dem aufgelegten Strassenbauprojekt hindernisfrei ausgebaut werden. Mit der geplanten Anordnung von Bushaltekanten und Fussgängerstreifen wird gewährleistet, dass die Einmündungen der Segantini- und Wildenstrasse sowie die Grundstückseinfahrten weiterhin befahrbar bleiben und der Fussgängerstreifen auf der Wunschlinie des Fussverkehrs zwischen der Segantini- und Wildenstrasse liegt. Damit beide Haltekanten als nicht überholbare Fahrbahnhaltestelle mit Mittelinsel ausgebaut werden könnten, müssten diese möglichst kompakt auf gleicher Höhe liegen. Dies ist aufgrund der vorliegenden Randbedingungen nur möglich, wenn der Standort deutlich in Richtung stadtauswärts oder stadteinwärts verschoben würde. Eine Verschiebung der Bushaltestelle «Segantinistrasse» ist jedoch nicht zweckmässig, da die Segantini- und Wildenstrasse die wichtigsten Zugangswege zur Bushaltestelle darstellen und somit für einen Grossteil der Fahrgäste längere Zu- und Abgangswege entstehen würden. Weiter müsste der Strassenraum für die Ergänzung der Mittelinsel auf einer Länge von rund 60 m zulasten der angrenzenden Grundstücke verbreitert werden. Auch aus Sicht des Busbetriebs braucht es an dieser Haltestelle keine Mittelinsel, um die Überholbarkeit der haltenden Busse zu unterbinden.

Koordiniert mit dem Strassenbauprojekt soll aus Lärmschutzgründen die Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 reduziert werden. Dies führt auch im betreffenden Abschnitt zu einer deutlichen Verkehrsberuhigung, zudem können damit die Sichtweiten beim betreffenden Fussgängerstreifen vollumfänglich, insbesondere auch bei haltendem Bus, eingehalten werden. Der Fussgängerstreifen ist somit für Schulkinder auch ohne Mittelinsel sicher nutzbar.

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, 2. April 2024 scm

Direktorin

i.V.

Dr. Simone Rangosch

