



Bericht zu den Einwendungen

Strassenbauprojekt Witikonerstrasse

Abschnitt Schlyfi

Bau Nr. 21062

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Einwendungen	4
3	Schlussbemerkungen	9

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 Witikonerstrasse (Schlyfi) mit der geplanten Optimierung der Kurvengeometrie, der Mastenlage der VBZ sowie des Velo- und Fusswegangebots wurde vom Freitag, 5. Januar bis Montag, 5. Februar 2024 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 10 Eingaben mit total 17 Einwendungen eingegangen. 2 mal 2 Einwendungen hatten einen identischen oder ähnlichen Wortlaut und werden nachfolgend als 2 Einwendungen gezählt. Eine Einwendung würdigte das Projekt. Von den somit 14 verbleibenden zu beurteilenden Einwendungen werden 2 Einwendungen ganz, 5 Einwendungen teilweise und 7 Einwendungen 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:

Die Kurvengeometrie wird optimiert und die Stützmauer auf Kurveninnenseite angepasst. Die Masten und Signale werden von der Kurvenaussenseite auf die Kurveninnenseite versetzt und der Fussweg auf Kurvenaussenseite zwischen Stöckentobelweg und Stöckentobelstrasse wird aufgehoben. Auf der Kurvenaussenseite erfolgt die Anordnung einer Schutzbepflanzung. Ein abgesetzter Veloweg im Kurvenbereich stellt das durchgehende Veloangebot bergwärts sicher. Talwärts wird ab dem Kurvenausgang ein Velostreifen markiert. Am westlichen Kurvenein-/ausgang wird ein neuer Fussgängerstreifen mit Schutzinsel umgesetzt. Die Verbindung dieses Fussgängerstreifens mit der Stöckentobelstrasse erfolgt über einen neuen Fussweg mit hangseitiger Stützmauer auf der westlichen Kurvenaussenseite. Die projektbedingt zu fällenden Bäume werden ersetzt. Mit dem Projekt werden folgende Infrastrukturen erneuert: Oberflächenbelag, Werkleitungen, Strassenentwässerung und öffentliche Beleuchtung.

2 Einwendungen

Nachfolgend wird zu den Einwendungen Stellung genommen.

Einwendung:

Der Richtplaneintrag einer regionalen Veloroute sei auch talwärts gemäss städtischen und kantonalen Standards umzusetzen. Das Argument gleicher Geschwindigkeiten sei nicht belegt und nicht ausreichend für einen Verzicht auf eine separate Veloinfrastruktur.

Stellungnahme:

Auf den Velostreifen talwärts wird aus folgenden Gründen verzichtet: Der externe Bericht Unfallanalyse aus dem Jahr 2018 empfiehlt in der Kurve einen möglichst schmalen Querschnitt ohne Velostreifen. Ebenso werden gemäss Analyse die Geschwindigkeitsdifferenzen als gering angesehen. Es wurde festgehalten, dass der motorisierte Verkehr der Markierung in der Strassenmitte folgt, sodass auf der Aussenseite ausreichend Platz für Velos besteht. Weiter werden Velofahrende auf der Strasse ohne Velostreifen auch nicht gezwungen, am Strassenrand zu fahren. Dieses Fahrverhalten wurde mit Beobachtungen vor Ort bestätigt. Ein allfälliger vorgängiger Radstreifen talwärts vor der Kurve liegt ausserhalb des Projektperimeters und wird aus Gründen der nicht empfohlenen Fortsetzung im Kurvenbereich (siehe oben), der Topografie und der damit verbundenen grossen hang- und/oder talseitigen Eingriffe in die Schutzobjekte (Natur- und Landschaft) als nicht sicherheitsgewinnbringend und unverhältnismässig beurteilt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Mountainbike-Fahrbeziehung von der Witikonerstrasse in die Stöckentobelstrasse zur Ein- und Ausfahrt des Adlisberg-Trails sei nicht berücksichtigt bzw. würde durch das Projekt neu verunmöglicht (Aufhebung der gestrichelten Linie, neu durchgezogene Linie). Zudem wäre es wünschenswert, wenn Überlegungen angestellt würden, wie die MTBler in die Stöckentobelstrasse vom neuen abgesetzten Veloweg herunterfahren und zum Trail einbiegen können.

Im Übrigen verunmögliche die Aufhebung der Fahrbeziehung auch die Zufahrt zu den weissen städtischen Parkplätzen in der Stöckentobelstrasse aus dieser Fahrtrichtung. Dies sollte ebenfalls korrigiert werden.

Stellungnahme:

Die Zu- und Wegfahrt Stöckentobelstrasse ab Witikonerstrasse ist wie bis anhin gewährleistet, die Markierung der Mittellinie wird im Bauprojekt angepasst. Die Zufahrt zum Stöckentobel aus Richtung Stadt erfolgt durch Einspuren vor der Auffahrt zum abgesetzten Radweg. Dies ist aus Gründen der signalisierten Geschwindigkeit 30 km/h im Kurvenbereich und der Sichtweiten für die Velofahrenden bei diesem Manöver gut möglich.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Der Veloweg im Bereich des Fussgängerstreifens bei Normalprofil 5-5 (Seite Witikon) sei durchgehend abgesetzt von der Strasse zu führen. Insbesondere sei auf das Auf und Ab mit

Belagsrampen zu verzichten. Zudem sollte der Randstein für Fussgänger beim Wechsel von Trottoir auf die Strasse nicht abgeschrägt, sondern abgesenkt sein wie sonst üblich an Fussgängerstreifen.

Stellungnahme:

Zufussgehende sollen am Fussgängerstreifen gegenüber Velos vortrittsberechtigt sein. Möglich wird dies durch die Markierung des Fussgängerstreifens über den abgesenkten Veloweg hinweg. Diese Lösung entspricht den Velostandards der Stadt Zürich.

Der Längsabschluss des Gehwegs wird im Bereich des Fussgängerstreifens/abgesenkten Radwegs mit einem Anschlag ausgebildet.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Es soll eine abgetrennte Velospur beim Fussgängerstreifen nach Kurvenausgang stadtwärts angeordnet werden.

Stellungnahme:

Es wird in diesem Bereich unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (Topografie, tal- und bergseitige Schutzobjekte) zusätzlich ein 1,5 m breiter Velostreifen markiert, beginnend rund 10 m vor dem Fussgängerstreifen. Auf einen baulich abgesetzten Veloweg wird aus Platzgründen und dem damit verbundene Eingriffen in die Schutzobjekte verzichtet.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Der bergauf führende Veloweg soll durchgehend mindestens 1,8 m breit sein und separat vom motorisierten und Fussgängerverkehr verlaufen, auch im Bereich der stadseitigen Schutzinseln. Auf Höhe dieser Schutzinsel beträgt die kombinierte Fahrbahnbreite 4,25 m. Um die Gefährdung für Velofahrende zu mindern, könnte der stadtwärts führende Fahrstreifen auf das Mindestmass für Busse und Lastwagen reduziert werden (3,25 m), und dieser gewonnene Meter dem bergwärts führenden Velostreifen mit 80 cm sowie der Schutzinsel mit 20 cm hinzugefügt werden.

Stellungnahme:

Die Breiten in diesem Bereich werden wie folgt optimiert: Ab der Haltestelle Schlyfi wird in Richtung Witikon ein Velostreifen und daran anschliessend im Kurvenbereich ein Radweg mit je einer Breite von 1,8 m markiert. Stadtwärts wird ein 1,5 m breiter Velostreifen vor und nach der Schutzinsel Seite Stadt angeordnet. Die Fahrstreifenbreiten bei dieser Schutzinsel weisen beidseitig ein Mass von je 2,75 m auf. Dadurch beträgt die kombinierte Fahrbahnbreite stadteinwärts 4,25 m, respektive bergwärts 4,55 m. Die Breite der Mittelinsel beim Fussgängerstreifen Seite Stadt beträgt 1,5 m. Die Masse berücksichtigen die örtlichen Gegebenheiten (Topografie, tal- und bergseitige Schutzobjekte) sowie die vorhandenen Zufussgehende-Frequenzen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Der abgesetzte Fussweg und Veloweg soll auf dem ganzen Perimeter mit baulichen Massnahmen vor haltendem und oder parkenden motorisierten Verkehr geschützt werden, sodass diese neue komfortable kombinierte Breite von 3.8 m nicht für das illegale Anhalten oder das Parkieren missbraucht werden kann.

Stellungnahme:

Der Parkplatz Stöckentobel erlaubt den direkten Zugang ins Naherholungsgebiet. Die Gefahr, dass der Radweg zum Parkieren oder Anhalten genutzt wird, wird als klein beurteilt. Falls der abgesetzte Weg doch als Parkplatz genutzt wird, kann entsprechend reagiert werden (Bussen, zusätzliche Velopiktogramme etc.).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Radstreifen im Bereich der FG-Schutzinsel West (Seite Stadt) sei durchgängig zu markieren.

Stellungnahme:

Auf beiden Seiten wird der Radstreifen im Bereich der FG-Insel Seite Stadt durchgängig markiert. Die Radstreifenbreite in Richtung Stadt beträgt 1.5 m und diejenige in Richtung Witikon 1.8 m. Die Masse berücksichtigen die örtlichen Begebenheiten (Topografie, tal- und bergseitige Schutzobjekte) sowie die vorhandenen Zufussgehende-Frequenzen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Der Veloweg stadteinwärts im Kurvenbereich sei hinter der Schutzbepflanzung anzuordnen.

Stellungnahme:

Durch die vorgeschlagene Anordnung des Velowegs hinter der Schutzbepflanzung wird die Linienführung fürs Velo in der Kurve verschlechtert: Die Velofahrenden werden durch einen Gegenbogen von der Strasse weggeführt; auch die Rückführung in den Strassenquerschnitt nach der Kurve wird als kritisch eingestuft. Die Kreuzungskonflikte der Velofahrenden mit Zufussgehenden verursachen zusätzlich Risiken. Für den Weg wäre ein zusätzlicher flächiger und unverhältnismässiger Eingriff in den Wald (Landschaftsschutzobjekt Stöckentobel) erforderlich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Zwei Einwendungen beantragten einen Verzicht auf das Projekt. Dies aus Gründen, dass die geplanten Massnahmen eher kosmetischer Art seien und den heutigen, wenig befriedigenden und teilweise gefährlichen Zustand nicht beheben würden und dass sich seit der Einführung von Tempo 30 in der Kurve die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Auto und Velos massiv reduziert hätte, wodurch die Sicherheit erhöht worden sei.

Stellungnahme:

Das Projekt stützt sich auf eine detaillierte Unfallanalyse aus dem Jahr 2018 ab. Die zusätzlich zur Beibehaltung Tempo 30 im Kurvenbereich projektierten Massnahmen wurden durch einen weiteren externen Auditbericht beurteilt. Dabei wurde in den wesentlichen Aspekten für die Verkehrsteilnehmenden ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn durch die vorgesehenen Massnahmen bestätigt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei eine Lösung mit einer direkten Brückenverbindung zu realisieren.

Stellungnahme:

Eine Brücke würde vor allem den bergwärts fahrenden Veloverkehr dienen. Talwärts fahrende Velos müssten für die Überquerung der Brücke zwei Mal die Fahrbahn queren, was weitere Konflikte und gefährliche Fahrmanöver verursachen würde. Aus diesem Grund rechtfertigt sich der Nutzen einer Brücke nicht und wäre ausserdem mit massiven Mehrkosten sowie mit einem grösseren Eingriff in das Naturschutzobjekt Schlyfi verbunden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Zwei Einwendungen beantragten Massnahmen zur Verbesserung der Signalisation, um unter anderem darauf hinzuweisen, dass ein Überholen die Velofahrenden gefährdet und zu unterlassen sei.

Stellungnahme:

Die Signalisation wird basierend auf die gesetzlichen Vorgaben und Standards im Bauprojekt erarbeitet.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Das Tempo soll gemäss SVG auf mindestens 50 km/h festgesetzt werden.

Stellungnahme:

Die Erfahrungen seit Einführung der Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h im Kurvenbereich sind gut. Die Wirkungsanalyse hat gezeigt, dass die gefahrene Geschwindigkeit deutlich reduziert wurde, was einen positiven Einfluss auf die Sicherheit hat. Aus diesem Grund wird die Temporeduktion auch nach Umsetzung des Projekts beibehalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Erreichbarkeit Witikons mittels Öffentlichem Verkehr (ÖV) und Individualverkehr sei während der Bauphase sicherzustellen.

Stellungnahme:

Das Verkehrsregime während der Bauphase wird im Bauprojekt im Detail geprüft und festgelegt. Dabei werden die Aspekte Erreichbarkeit, Passierbarkeit und Aufrechterhaltung ÖV berücksichtigt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Kurve der Strasse sei um 3-5 m nach aussen zu verschieben und der Kurvenradius zu vergrössern.

Stellungnahme:

Die Verschiebung der Kurve nach aussen entspricht einer ebenfalls untersuchten Variante, welche das Ansetzen der Kurvenverbreiterung auf der Aussenseite vorsah. Die Aufweitung bedingt einen Gegenbogen bei der Ein-/Ausfahrt in die Kurve. Diese sogenannte Variante «Gegenbogen» wurde neben der Variante Vorprojekt (mit innenliegender Verbreiterung) im Rahmen des externen, vorgezogenen Sicherheitsaudits «vorgezogenes Road Safety Audit (vRSA)» geprüft. Dabei schnitt die gemäss §13 aufgelegte Variante Vorprojekt hinsichtlich Verkehrssicherheit besser ab.

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, 05. August 2024 tazstw

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

