



Strassenbauprojekt Heinrichstrasse

Langstrasse bis Ackerstrasse

Bau Nr. 17040

Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

1. Vorbemerkungen

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 Heinrichstrasse mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung der Oberfläche wurde vom 8. Januar bis 8. Februar 2021 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 12 Einwendungen mit total 35 Anträgen eingegangen, davon mehrere mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den schliesslich 22 vorliegenden Anträgen werden 3 Anträge ganz und 4 Anträge teilweise berücksichtigt. 15 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:

- Umsetzung der Velovorzugsroute (VVR)
- Gestaltung einer neuen Begegnungszone
- Erstellen einer Trottoirüberfahrt eingangs der Begegnungszone
- Aufwertung des Strassenraums durch Grünflächen
- Neupflanzung von Bäumen
- Neuorganisation der Parkplätze in der Blauen Zone
- Erneuerung des Strassenoberbaus
- Neubau Fernwärmeleitung
- Ersatz von Werkleitungen

2. Einwendungen

Einwendung

Auf den Abbau von Parkplätzen der Blauen Zone sei zu verzichten.

Stellungnahme

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (PBG) sieht vor, dass im Normalfall die Zahl der Fahrzeugabstellplätze so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benutzer*innen einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt

Bericht zu den Einwendungen

werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sogenannte Pflichtparkplätze). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV) regelt den Pflichtbedarf. Durch die Realisierung von Pflichtparkplätzen weitet sich das Parkplatzangebot auf Privatgrund stetig aus, sodass der Parkplatzbedarf zusehends auf Privatgrund abgedeckt werden kann.

Blaue-Zone-Parkplätze werden nur aufgehoben, wenn dadurch anderen Bedürfnissen Rechnung getragen werden kann. Damit sollen richtplanerische und konzeptionelle Vorgaben zur Aufwertung der Strassenräume umgesetzt werden. Die Aufhebung der Parkplätze wird in diesem Strassenbauprojekt für die Umsetzung der VVR sowie zur Aufwertung des Strassenraums genutzt. Die freigespielte Fläche kommt dem Fussverkehr und der Neupflanzung von Bäumen zugute, was zur Hitzeminderung beiträgt und die Aufenthaltsqualität erhöht.

Durch die nachträgliche Anpassung an der Organisation der Blaue-Zone-Parkplätze im Projektperimeter infolge der Umsetzung der VVR in der Heinrichstrasse und Mattengasse ist aktuell die Aufhebung von 26 Parkplätzen vorgesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Im Projektperimeter sei auf die Markierung von Parkplätzen gänzlich zu verzichten.

Stellungnahme

Die Anzahl der Parkplätze im Perimeter wurde im Rahmen der weiteren Planung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Hitzeminderung nochmals reduziert. Es verbleiben nunmehr sechs Parkplätze. Da das Quartier denkmalgeschützt ist, ist eine ausschliessliche Befriedigung der Parkplatzbedürfnisse auf Privatgrund schwierig. Ein Komplettabbau ist in Abwägung zum heutigen Parkierungsbedarf und zu den weiteren Bedürfnissen derzeit nicht verhältnismässig.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Die Markierung von Parkplätzen sei zu reduzieren und nur auf einer Strassenseite anzubringen.

Stellungnahme

Die Gestaltung des Strassenraums in der Heinrichstrasse sieht eine gleichmässige Verteilung der Elemente vor. Im Nachgang zur Planaufgabe wurde die Anzahl der Parkplätze weiter reduziert und auf eine gegenüberliegende Anordnung der Parkplätze verzichtet. Damit wird u.a. der Gefahr

Bericht zu den Einwendungen

des «Doorings» – Unfälle durch den Konflikt von sich plötzlich öffnenden Autotüren und auftauchenden Velofahrer*innen – Rechnung getragen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung

Die Parkplätze seien mit einem sickerfähigen Belag auszugestalten.

Stellungnahme

Aufgrund der weiteren Reduktion der Parkplätze auf nunmehr sechs wurde, zugunsten eines ruhigen und einheitlichen Erscheinungsbilds der Strasse, auf die Anordnung weiterer Materialisierungsformen verzichtet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Die Einführung eines Fahrverbots aus der Langstrasse und beidseits der Mattengasse sei nicht nachvollziehbar.

Stellungnahme

Das Fahrverbot für Motorfahrzeuge beidseits der Mattengasse sowie zur Seite der Langstrasse besteht bereits heute und soll die Anwohnerschaft vor Durchgangsverkehr schützen. Das bestehende Fahrverbot wird somit nicht verändert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Auf ein Tempo 20 (T20) Regime sei zu verzichten.

Stellungnahme

Die Signalisation nicht nur der Heinrichstrasse, sondern des gesamten Fierzquartiers als Begegnungszone (T20) entstand ursprünglich aus einem Bedürfnis der Grundeigentümer*innen. Dieser Wunsch nach einer Aufwertung des Strassenraums, der die Schaffung von Grün- sowie Fussverkehrsflächen und die Reduktion von Parkplätzen beinhaltet, wurde durch eine Anwohner*innen-Befragung des Tiefbauamts der Stadt Zürich im Jahr 2020 bestätigt.

Die Strasse soll innerhalb des denkmalgeschützten Ortsbildes dem Charakter einer Quartierstrasse mit Einfamilienhäusern angepasst werden. Anwohner*innen soll die neu gestaltete

Heinrichstrasse Möglichkeiten zum Aufenthalt und zur Bewegung bieten sowie der steigenden Überwärmung entgegenwirken.

Zu den positiven Auswirkungen der Einführung einer Begegnungszone in diesem Abschnitt ist festzuhalten, dass bei einem Verzicht auf Tempo 20 die Erfüllung sämtlicher Bedürfnisse aufgrund der beengten Platzverhältnisse in der Heinrichstrasse nicht möglich ist. So müsste bei einer Querschnittsgestaltung des Perimeters nach Tempo 30 zum einen auf die Anordnung wertvoller Grünflächen verzichtet werden. Zum anderen stünden dem Velo- bzw. dem Fussverkehr in der Konsequenz weniger Fläche zur Verfügung. Schlussfolgernd ermöglicht ausschliesslich eine Begegnungszone gleichermaßen eine Verbesserung für Zufussgehende, die Umsetzung der VVR als auch die Umsetzung von hitzemindernden Massnahmen.

Zum Einfluss von Tempo 20 auf den Veloverkehr siehe bitte nachfolgende Einwendung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Es sei darzulegen, inwiefern das vorliegende Strassenbauprojekt Heinrichstrasse, wie auch die Einführung einer Begegnungszone, als konform gegenüber dem kantonalen Richtplan betrachtet wird.

Stellungnahme

Die Führung einer regionalen Veloroute durch eine Begegnungszone schliesst sich gemäss der Richtlinie Velostandards des Kantons Zürich nicht aus. Randbedingungen für die Führung des Velos im Mischverkehr sind diesbezüglich eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von maximal 5000 Fahrzeugen und eine maximale signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Beide Kriterien sind im vorliegenden Projekt erfüllt.

Im Nachgang an diese Planaufgabe erfolgte die Festlegung der Netzplanung für VVRs. Diese weist sowohl die Heinrichstrasse als auch die Mattengasse als VVR aus. Die städtischen Anforderungen an die Planung von Vorzugsrouten werden mit vorliegender Planung in Bezug auf das Temporegime ebenfalls eingehalten. Begegnungszonen auf Vorzugsrouten sind möglich, solange sie zurückhaltend und nur auf kurzen Abschnitten, wie hier der Fall, eingesetzt werden. Punktuelle Verbesserungen für das Velo z.B. die Parkplatzanordnung werden mit fortschreitender Planung vorgenommen und im Rahmen der Planaufgabe gemäss § 16 StrG veröffentlicht.

Sowohl bei der regionalen Veloroute als auch der Vorzugsroute liegt der Fokus auf einer sichereren Wegführung. Dafür ist eine für den Veloverkehr nutzbare Breite von mindestens 4,80 Meter

Bericht zu den Einwendungen

vorgesehen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h in einer Begegnungszone erhöht zudem die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere im Kreuzungsbereich zur Mattengasse, wo sich die Vorzugsrouten kreuzen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Die Durchfahrtsbreite in der Mattengasse sei auf 1,50 Meter zu verbreitern.

Stellungnahme

Die Durchfahrtsbreite in der Mattengasse wurde angepasst, sodass jeweils an mindestens einer Stelle eine Durchfahrtsbreite von etwa 1,80 Meter gewährleistet wird.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Das Projekt sei zu sistieren, bis die Velorouten im Sihlquai (Zweirichtungs-Radweg) sowie in der Zollstrasse bereitstehen.

Stellungnahme

Die Veloverbindung in der Zollstrasse wurde im Rahmen eines separaten Projekts in diesem Jahr baulich fertiggestellt. Die Umsetzung des Strassenbauprojekts im Sihlquai bedarf mehr Zeit. Eine Aufschiebung des vorliegenden Projekts ist aufgrund der dringenden Umsetzung der Fernwärmehauptleitung zur Erschliessung des Quartiers nicht möglich. Thermische Netze tragen zur CO₂-Reduktion bei und leisten damit einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele der Stadt Zürich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Die Trottoirüberfahrt an der Heinrich-/Ackerstrasse sei zu überarbeiten beziehungsweise eine veloverträgliche Lösung zu finden.

Stellungnahme

Die Ausgestaltung der Trottoirüberfahrt an der Heinrich-/Ackerstrasse erfolgt mit einem breiten Randstein (25 cm). Dieser wird auf die gesamte Breite der Überfahrt abgesenkt und gestürzt, sodass etwa eine Steigung von 14° verbleibt. Dies entspricht den Vorgaben des Bundesamts für Strassen für velogerechte Randabschlüsse. Gleichzeitig muss der Übergang vom Trottoir zur

Bericht zu den Einwendungen

Fahrbahn für Sehbehinderte taktil erfassbar sein, sodass eine weitere Absenkung des Randsteins nicht geboten ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Die Kreuzung Mattengasse/Heinrichstrasse sei für den Veloverkehr parallel zur Langstrasse zu priorisieren und in der Strassenraumgestaltung entsprechend zu berücksichtigen. Insbesondere sei direkt vor den Liegenschaften Mattengasse 41 und 46, aus Gründen der Verkehrssicherheit, auf die Pflanzung von Bäumen zu verzichten, beziehungsweise diese weiter von der Kreuzung entfernt zu platzieren.

Stellungnahme

Wie weiter oben in diesem Bericht erläutert, stellen sowohl die Mattengasse als auch die Heinrichstrasse mittlerweile VVR dar. Die Kreuzung von zwei Vorzugsrouten wird in der Regel mit Rechtsvortritt ausgebildet. Eine Notwendigkeit, von dieser Regel zum besonderen Schutz von bestimmten Verkehrsteilnehmenden abzuweichen, ist an dieser Stelle nicht gegeben.

Die Bäume entlang der Mattengasse sowie die Bäume der Mattengasse Nr. 42 und 46 im Bereich der Heinrichstrasse werden nicht wie geplant angeordnet, da diese Bereiche für die Rettung mit dem Feuerwehrfahrzeug freigehalten werden müssen. Im Kreuzungsbereich verbleiben somit je ein Baum vor der Liegenschaft Mattengasse Nr. 41 und 45 in der Heinrichstrasse. Diese Bäume bilden ein punktuelles Hindernis und beeinträchtigen die Sichtverhältnisse nicht.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung

Der Projektperimeter sei zur Priorisierung des Veloverkehrs parallel zur Langstrasse um einen entsprechenden Abschnitt in der Mattengasse zu vergrössern.

Stellungnahme

Im Nachgang an diese Planaufgabe erfolgte die Festlegung der Mattengasse und der Heinrichstrasse als VVR. Die Umsetzung der VVR in der Mattengasse erfolgt über ein separates Umsetzungsprojekt, wodurch eine Erweiterung des Perimeters nicht erforderlich ist. Der Bereich, in dem sich die VVR der Mattengasse und der Heinrichstrasse kreuzen, wird jedoch bereits mit vorliegendem Projekt geplant. Zur Steigerung der Aufmerksamkeit wird jeweils quer zur Strasse eine niveaugleiche Reihe aus taktil erfassbaren Bundsteinen vorgesehen.

Bericht zu den Einwendungen

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Es seien die Trottoirs beizubehalten.

Stellungnahme

Die Anordnung eines Trottoirs widerspricht grundsätzlich dem Gedanken einer Begegnungszone, in der das Miteinander gelebt werden soll und die Strasse nicht mehr nur als Verkehrsfläche, sondern gleichzeitig auch als Aufenthaltsort für Kinder und Erwachsene gesehen wird. Dies erfordert von den Benutzenden gegenseitige Rücksichtnahme und gegenseitiges Verständnis. Um die Begegnungszone erkennbar zu machen, wird sie im Rahmen des Strassenbauprojekts gestalterisch umgesetzt.

Die bauliche Umgestaltung mittels Anheben der Fahrbahn auf das Trottoirniveau gibt den Zufussgehenden im Projektabschnitt den generellen Vortritt, verbessert die Übersichtlichkeit des Strassenraums und sorgt somit für eine Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Es sei auf die Aufhebung des Kissens bei der Kreuzung Acker-/Heinrich-/Konradstrasse zu verzichten.

Stellungnahme

Die Belagskissen können mit weiteren Verkehrselementen (z. B. Kreisel) verwechselt werden und verstossen somit gegen die Signalisationsverordnung. Deshalb wird mit der Umsetzung des Bauprojekts auf die Wiederherstellung des Belagskissens verzichtet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Es sei auf entsiegelte, grüne Flächen zu verzichten.

Stellungnahme

Aus dem regionalen und kommunalen Richtplan geht der Auftrag an die Stadt Zürich hervor, die überwärmten Gebiete zu entlasten sowie einer generellen Überwärmung entgegenzuwirken. Die Heinrichstrasse weist im Projektperimeter eine sehr hohe Wärmebelastung auf. Die Entsiegelung

Bericht zu den Einwendungen

von Flächen trägt zusammen mit Grünflächen und Baumpflanzungen zur Verbesserung des Stadtklimas bei und wertet den Strassenraum auf.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Es seien vor den Einfriedungen keine Möbel und keine Parkplätze anzubringen.

Stellungnahme

Es entspricht dem Wesen einer Begegnungszone, den Strassenraum ohne Zonierung allen Verkehrsteilnehmenden gleichermassen anzubieten. Um dies zu erreichen, wurden die Parkplätze an den Seiten der Strasse angeordnet. Eine Verbreiterung des Bereichs zwischen dem Strassenrand und einem Auto entspricht nicht dem Charakter einer Begegnungszone, da er als Trottoir missverstanden werden könnte.

Etwaige Möblierungen sind in den Plänen nicht dargestellt und auch nicht vorgesehen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung

Es sei auf die Möblierung und Bäume im Projektperimeter zu verzichten.

Stellungnahme

Die Heinrichstrasse befindet sich in einem Massnahmegebiet für Hitzeminderung, was auf einen hohen Grad an Flächenversiegelung und den Mangel an Grünräumen zurückzuführen ist. Die Zunahme von Hitzetagen und Tropennächten setzt Menschen in dicht besiedelten Gebieten besonders zu. Um eine gute Lebensqualität zu erhalten und die Gesundheit der städtischen Bevölkerung aktiv zu schützen, muss vorzugsweise durch Pflanzung von Bäumen einer Überwärmung im Stadtraum entgegengewirkt werden. Bäume spenden Schatten und verhindern das Aufheizen des Strassenbelags und der angrenzenden Fassaden. Gleichzeitig verdunsten sie Wasser und sorgen für ein angenehmeres Klima in der Strasse.

Etwaige Möblierungen sind in den Plänen nicht dargestellt und auch nicht vorgesehen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung

Es sei eine schonende Bauweise ohne Erschütterungen zu wählen.

Stellungnahme

Bei der Umsetzung von Strassenbauprojekten geht das Tiefbauamt hinsichtlich der Ausführung von Bau- und Grabarbeiten stets mit der gebotenen Sorgfalt und nach dem aktuellen Stand der Technik vor. Dies soll gewährleisten, dass auf die Umwelt wie auch die vorhandene Bausubstanz Rücksicht genommen werden kann. Entsprechend wird auch in der Heinrichstrasse auf eine schonende Bauweise geachtet.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Es sind alle Hauseigentümer im Projektperimeter in das Verfahren (entsprechend Anwohner*innenumfrage) miteinzubeziehen.

Stellungnahme

Das vorliegende Projekt ist gemäss § 16 StrG vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit darstellbar auszustecken. Das Planaufgabe- und Einspracheverfahren dient der Wahrung berechtigter privater Interessen und Rechte von direkt betroffenen beziehungsweise rechtsmittellegitimierten Personen (zum Beispiel Anwohnende, Mieter*innen und Grundeigentümer*innen). Im Rahmen des Einspracheverfahrens wird die Rechtmässigkeit und Verhältnismässigkeit von Strassenbauprojekten überprüft.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Es seien allen Betroffenen die vollständigen Unterlagen zuzustellen.

Stellungnahme

Das vorliegende Projekt ist gemäss § 16 StrG vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit darstellbar auszustecken. Im Rahmen des Planaufgabeverfahrens liegen die Projektunterlagen dafür während 30 Tagen beim Tiefbauamt, Werdmühleplatz 3, Amtshaus V, 8001 Zürich, im Korridor des 4. Stocks zur öffentlichen Einsichtnahme auf. Zusätzlich sind die Aufgabendokumente auch online unter der Adresse stadt-zuerich.ch/planaufgaben zu finden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Es sei ein Umweltverträglichkeitsbericht zu erstellen.

Stellungnahme

Das vorliegende Projekt unterliegt nicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (Art. 1 und 2 UVPV).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Für Wendemanöver sei auf die Querstange für Velofahrende zu verzichten und die heutige Situation beizubehalten.

Stellungnahme

Die Veloabstellplätze in Form von Veloagraffen beeinträchtigen ein Wendemanöver im Bereich zur Langstrasse nicht. Vielmehr wurde die Möglichkeit zum Wenden vereinfacht. Mit Einführung der Begegnungszone und dem Wegfall der Parkplätze an dieser Stelle kann die gesamte Strassenbreite zum Wenden genutzt werden.

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, 17. Oktober 2022 / klc

Die Direktorin