

Strassenbauprojekt Limmattalstrasse

Winzerstrasse bis Stadtgrenze

Bau-Nr. 06030

Bericht zu den 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 Limmattalstrasse im Abschnitt Winzerstrasse bis Stadtgrenze und der Frankentalerstrasse bis Konrad-Ilg-Strasse mit den geplanten Anpassungen der Strassengeometrie wurde vom 14. Juni bis 15. Juli 2019 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind sieben Einwendungen mit total 22 Anträgen eingegangen, davon 11 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 11 vorliegenden Anträgen wird 1 Antrag berücksichtigt, werden 5 Anträge teilweise berücksichtigt und 5 Anträge nicht berücksichtigt.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Anträgen gesamthaft Stellung genommen.

1.2 Projektbeschreibung

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen: Ausgelöst durch die notwendige Sanierung der Gleisanlagen sowie Kanal- und Werkleitungserneuerungen soll in der Limmattalstrasse ein beidseitiger Velostreifen umgesetzt werden. Weitere Massnahmen sind die gestalterische Aufwertung des Umfelds der Tramwendeschleife, die Ausstattung hindernisfreier Haltestellen, die Anordnung von zwei neuen Bushaltestellen beim Knoten Limmattal-/Frankentalerstrasse und ein geregelter Fussgängerübergang im Bereich des Bombachs.

2. Anträge

Antrag 1:

Auf die Verbreiterung der Limmattalstrasse sei zu verzichten. Für die betroffenen Liegenschaften ergäben sich eine Vielzahl an negativen Auswirkungen, die nicht verhältnismässig seien. So wären die Anstösser grösseren Lärm- und Staubimmissionen ausgesetzt, da zum einen die Strasse näher auf die Gebäude rücke sowie die Bepflanzungen entfernt werden müssten. Weiter seien

die Erschliessung oder auch die Parkiermöglichkeiten nicht mehr gewährleistet oder stark eingeschränkt. Es sei hingegen das Velo auf dem Gehweg im Mischverkehr zu führen oder die bestehende Baumreihe auf der Nordseite der Limmattalstrasse zu fällen.

Stellungnahme:

Gemäss dem kommunalen Richtplan Verkehr von 2019 besteht in der Limmattalstrasse und Frankentalerstrasse ein regionaler Richtplaneintrag zur Umsetzung eines Radwegs. Das Tiefbauamt ist verpflichtet, Richtplaneinträge umzusetzen. Die beanspruchte Fläche befindet sich zudem im Bereich der Verkehrsbaulinie. Die Variante «Fällung der bestehenden Baumreihe auf der Strassennordseite» wurde geprüft und schliesslich verworfen. Der Erhalt der bestehenden Baumreihe auf öffentlichem Grund wurde höher gewichtet als der Eingriff auf Privatgrund. Der Vorschlag, auf den Eingriff gänzlich zu verzichten und das Velo im Mischverkehr auf dem Gehweg zu führen, ist weder für die Stadt Zürich noch den Kanton Zürich eine Option. Mischverkehrsflächen werden aus Gründen der Sicherheit und Akzeptanz nur noch in absoluten Ausnahmefällen umgesetzt.

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag 2:

Aufgrund des zu erwartenden Veloverkehrsaufkommens sei die geplante Breite der Velostreifen nicht ausreichend und solle auf 1,80 m erhöht werden. Das ASTRA plane, die Mindestbreiten von Velostreifen deutlich zu erhöhen und zudem verlange das vom Stadtrat angenommene Postulat 2019/7 die Erhöhung des Standardmasses auf Haupttrouten auf 1,80 m. Zur Erhöhung der Sicherheit für die Velofahrenden sei es zudem in der Limmattalstrasse möglich und sinnvoll einen abgesetzten Veloweg von 2,00 m Breite umzusetzen. Diese Massnahme sei aufgrund der vollständigen Neugestaltung der Limmattalstrasse mit vertretbarem Aufwand umsetzbar.

Stellungnahme:

Die Projektentwicklung erfolgte auf Grundlage der aktuell bestehenden Velostandards der Stadt Zürich. Die gewünschte Breite von 1,80 m oder gar 2,00 m führen zu einer noch umfangreicheren Beanspruchung von privatem Land als bisher bereits vorgesehen. Das Tiefbauamt betrachtet dies nicht als verhältnismässig.

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag 3

Es seien im Bereich der Knoten Lücken in der Veloführung zu schliessen.

Stellungnahme:

Die Schliessung von Lücken in der Veloführung im Bereich der Knoten wird geprüft.

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 4:

Aus Gründen der Sicherheit seien Velostreifen zwischen zwei Fahrstreifen mit einer Breite von 1,80 m umzusetzen und Roteinfärbungen zu prüfen. Dies umso mehr, als dass es sich um eine Velohauptroute handle.

Stellungnahme:

Velostreifen zwischen zwei Fahrspuren werden auf 1,80 m verbreitert. Roteinfärbungen werden zu einem späteren Zeitpunkt geprüft.

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 5:

Im Bereich des Knotens Winzerstrasse sei die Veloführung in der Limmattalstrasse weiter stadteinwärts mittels einer Veloweiche umzusetzen. Die geplante Querung der Fahrstreifen hätte gefährliche Manöver zur Folge. Alternativ könne der gesamte Knoten so angepasst werden, dass der Veloverkehr am Fussgängerübergang Winzerstrasse mit einer eigenen Phase weiter in die Limmattalstrasse stadteinwärts geführt würde.

Stellungnahme:

Der Vorschlag, auf Höhe des Pflegezentrums Bombach eine Veloweiche einzusetzen, wurde geprüft. Die zusätzliche Platzbeanspruchung hätte den Abbau von Besucherparkplätzen des Pflegezentrums zur Folge. Nach Rücksprache mit dem Eigentümer Immobilien Stadt Zürich sowie Klärung baurechtlicher Fragen wurde diese Lösung als nicht umsetzbar beurteilt. Die Forderung nach einer besseren Veloführung im Bereich des Knotens wird jedoch in der kommenden Projektphase geprüft.

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 6:

Für den Autoverkehr in der Frankentalerstrasse talwärts stünde heute teilweise nur ein Streifen zur Verfügung. Dieser würde kurz vor dem Knoten in zwei Fahrstreifen aufgeteilt und dann nach dem Knoten stadteinwärts wieder auf einen Fahrstreifen zusammengeführt. Durch den Verzicht

auf die beschriebene Zweistreifigkeit könne Platz gespart und dieser dem Velo- und Fussverkehr zugeschlagen werden. Es würde bezweifelt, dass der zweite Fahrstreifen für die Leistungsfähigkeit erforderlich sei.

Weiterhin seien die Fahrspuren stadteinwärts und stadtauswärts zu verringern und nicht zu erhöhen. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in der Innenstadt müsse der MIV möglichst vor der Stadt auf andere Verkehrsträger umgelenkt und nicht noch die Kapazität für den MIV erhöht werden.

Stellungnahme:

Das vorgesehene Verkehrskonzept sieht im Bereich des Knotens Frankentalerstrasse einen Fahrstreifenabbau in der Limmattalstrasse stadtauswärts sowie stadteinwärts vor, um Platz für Velostreifen im Knotenbereich zu schaffen. Der Abbau eines weiteren Fahrstreifens in der Frankentalerstrasse wurde geprüft und aus Gründen mangelnder Leistungsfähigkeit in der Morgenspitze verworfen. Gegenüber dem Bestand sind keine zusätzlichen Fahrstreifen im Projekt vorgesehen. Aufgrund der Bedeutung der Limmattalstrasse als wichtige regional klassierte Ausfallachse sowie der Ausstattung mit zahlreichen Bus- und Tramlinien ist ein funktionierendes Verkehrssystem von zentraler Bedeutung und der Abbau von weiteren Fahrstreifen somit nicht möglich.

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag 7:

Auf die Fällung der Bäume beim Pflegezentrum Bombach sei zu verzichten. Sie seien unter anderem aus ökologischen, landschaftsgestalterischen und aus Gründen der Identifikation für die Quartierbewohner von grosser Bedeutung. Das mutmassliche Ziel einer Strassenverbreiterung, welches zu den Baumfällungen führe, wäre ungenügend ausgeführt, da andere Vorgehensweisen offensichtlich nicht in Betracht gezogen wären. So sei der Veloverkehr über den Parkplatz zu führen, um den notwendigen Platz für den Fussverkehr und die Bäume zu schaffen.

Weiter wäre in der Baumbilanz die Anzahl der zu fällenden Bäume nicht korrekt dargestellt, es käme damit der Eindruck der «Vertuschung» auf bzw. es müsse von gezielter Vertuschung gesprochen werden, da die Fällung der Bäume ja nicht zu rechtfertigen sei.

Stellungnahme:

Die beanstandete Verbreiterung der Limmattalstrasse erfolgt aufgrund der Ausstattung mit zwei Velostreifen beidseits der Limmattalstrasse sowie einer Anpassung des Gleisabstands auf ein normgerechtes Mass. Ein Baumerhalt wäre nur möglich, wenn der öffentliche Velo- und Fussver-

kehr auf dem privaten Erschliessungsweg neben der bestehenden Senkrechtparkierung für Besuchende des Pflegezentrums geführt würde. Die Aufhebung der Besucherparkplätze ist wie bereits erwähnt aus baurechtlichen Gründen nicht möglich. Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs auf einer privaten Erschliessungsstrasse ist aus verschiedenen Gründen keine tragfähige Lösung. Neben der konflikthafter Führung des Veloverkehrs hinter der Senkrechtparkierung müsste der Fussverkehr ohne Vortrittsberechtigung auf einem Fahrweg geführt werden.

Zum Vorwurf der Vertuschung sei angemerkt, dass sich die Bäume nicht auf öffentlichem Grund befinden und deswegen nicht mitgezählt wurden. Die Baumbilanzen wurden zwischenzeitlich für alle Projekte angepasst. Zu fällende Bäume, die sich auf Privatgrund oder auf dem Land anderer städtischer Abteilungen befinden, werden in die Baumbilanz aufgenommen. Im konkreten Fall wurden die zu fällenden Bäume zwar nicht in die Baumbilanz aufgenommen, aber im Situationsplan deutlich als zu fällend dargestellt.

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag 8:

Auf die Fällung des grosskronigen Baumes an der zukünftigen Bushaltestelle stadtauswärts beim Restaurant Pantheon sei zu verzichten. Wenn die Fällung jedoch unvermeidbar sei, solle für einen angemessenen Ersatz durch einen grosskronigen einheimischen Baum in unmittelbarer Umgebung gesorgt werden.

Stellungnahme:

Auf die Fällung des Baumes beim Restaurant Pantheon kann nicht verzichtet werden, da das Behindertengleichstellungsgesetz die Umsetzung einer hindernisfreien Bushaltestelle verlangt. Es wird in der Nähe Ersatz gepflanzt.

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 9:

Auf die bestehenden Parkplätze im Abschnitt Limmattalstrasse Nrn. 365 bis 360, welche auf dem Trottoir platziert sind, solle verzichtet werden. Die Flächen seien dem Fuss- und Veloverkehr zuzuweisen.

Stellungnahme:

Auf die heute bestehenden Blauen-Zone-Parkplätze wird künftig verzichtet. Es werden stattdessen Pflanzflächen angelegt.

Der Antrag wird berücksichtigt.

Antrag 10:

Sämtliche Bus- und Tramhaltestellen seien behindertengerecht mit einem durchgehenden Züri-Bord der Höhe 22 cm bzw. 30 cm zu realisieren. Der Randabschluss des Tramtrassees innerhalb der Wendeschleife sei taktil abzusetzen. Die Anzeige von flächiger Fussgängerquerung mit einem niedrigen Randabschluss von 3 cm sei nur in Bereichen zulässig, wo beidseitig der Fahrspuren uneingeschränkter Zugang zum Fusswegnetz gewährleistet sei. Zudem seien die Fussgängerquerungen zu den Schutzinseln so anzulegen, dass die Lage des Übergangs möglichst gering von einem 90° Winkel zum Fahrbahnrand abweiche.

Stellungnahme:

Die beiden Bushaltestellen ausserhalb der Tramwendeschleife in der Frankentalerstrasse und Limmattalstrasse werden auf ganzer Länge mit einem Züri-Bord, Höhe 22 cm, geplant. Innerhalb der Wendeschleife können die Perrons aufgrund der Platzgeometrie nur teilweise mit den notwendigen Höhen von 22 cm bzw. 30 cm ausgestattet werden (Kissenlösung). Da die Einbauten (Kiosk mit WC-Anlage und Haltestellenüberdachung) aufgrund ihrer Inventarisierung nicht und die Gleislage sowie Platzränder nur in geringem Masse angepasst werden können, sind durchgängig hohe Haltekanten nicht umsetzbar.

Die Haltestellenränder mit einer Höhe von 3 cm werden angepasst. Die Lage der Fussgängerquerungen bzw. Schutzinseln werden soweit möglich optimiert.

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 11:

Die Veloführung stadtauswärts solle rechts neben der bestehenden Baumreihe geführt werden. Es sei zwischen den Bäumen und der Mauer genügend Platz um den Velo- und Fussverkehr getrennt zu führen. Dies mache eine Verbreiterung der Strasse unnötig und erhöhe die Sicherheit für den Langsamverkehr.

Stellungnahme:

Die Breite zwischen bestehender Baumscheibe und Mauer beträgt im Schnitt knapp 1,80 m. Ein bei dieser Breite zwangsläufig im Mischverkehr geführter Fuss- und Radweg kann nicht verkehrssicher betrieben werden und entspricht auch nicht den Standards des Tiefbauamts der Stadt Zürich.

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

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, 07. November 2022 ham

Die Direktorin