



Strassenbauprojekt

Vorstudie Stadtplatz Triemli

Bau-Nr. 14045

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 auf dem Triemliplatz mit der geplanten umfassenden Neugestaltung wurde vom 17. Juni 2022 bis 15. Juli 2022 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 47 Einwendungen mit total 132 Anträgen eingegangen, davon einige mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 47 vorliegenden Anträgen werden 18 Anträge ganz und 7 Anträge teilweise berücksichtigt. 22 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:

- Neuorganisation der Tram- und Bushaltestellen mit behindertengerechtem Ausbau aller Tram- und Bushaltekanten
- Neugestaltung des verkehrlichen Systems sowie Redimensionierung des bestehenden Grosskreisels
- Aufhebung der Unterführung
- Verbesserung der Fuss- und Veloquerungen
- Umsetzung der Velovorzugsroute über den neu geschaffenen Platzbereich bis zur Paul-Clairmont-Strasse
- Neugestaltung eines quartierorientierten Parks
- Neuordnung sowie Neupflanzung von Bäumen
- Neuerstellung Veloabstellplätze
- Abbau und Neuordnung öffentlicher und privater Parkplätze

Einwendungen

Einwendung:

Der Triemliplatz benötige keine zusätzlichen Grünflächen, da bereits in der Umgebung des Triemli mit dem Triemlifussweg, den umliegenden grünen Siedlungen und der Schule Letzi viele Grünflächen vorhanden seien. Auch der Uetliberg in unmittelbarer Nähe biete mit dem Wald genügend Grünraum. Der vorgesehene Kiesplatz anstatt dem Parkplatz bringe keinen grossen Mehrwert. Zudem würde ein Park die kühlenden Fallwinde in die Kreise 1, 3, 4 und 5 behindern. Deshalb sei auf die Erstellung von Grünflächen und Parks zu verzichten.

Stellungnahme:

Aus dem behördenverbindlichen regionalen und kommunalen Richtplan geht hervor, dass das Kaltluftsystem zu erhalten, die überwärmten Gebiete zu entlasten sowie einer generellen Überwärmung entgegenzuwirken sei. Bei der Umsetzung dieser Vorgaben soll die Fachplanung Hitzeminderung als fachliche Grundlage dienen. Sie beinhaltet Empfehlungen und einen generellen Werkzeugkasten zur Hitzeminderung im gesamten Stadtgebiet. Handlungsansätze sind die Aufenthalts- und Bewegungsräume möglichst zu entsiegeln und zu begrünen und die Kaltluftvolumenströme zu berücksichtigen. Das Projekt des Triemliplatzes befindet sich im Massnahmengebiet 2 der Fachplanung Hitzeminderung und dient als Vernetzungskorridor und Freiraum mit besonderer Erholungsfunktion sowie zudem als Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Im Projekt Triemli wurden alle diese Anforderungen berücksichtigt, geprüft und abgewogen, was sich im Resultat entsprechend darstellt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei ein grosses Anliegen, die neu geschaffene Fläche im Norden des Platzes als multifunktionalen Quartierplatz zu gestalten. Der Platz solle ein Treffpunkt werden, der für kleinere Veranstaltungen, alltägliche Begegnungen oder Aufenthalt dient. Der Quartierverein solle mit in den Prozess dieser Gestaltung einbezogen werden.

Stellungnahme:

Die Ausgestaltung und Funktion dieses Platzes wird in den weiteren Projektphasen detaillierter ausgearbeitet. Der Einbezug der Quartierbevölkerung und des Quartiervereins ist vorgesehen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Im Bereich des Platanenhains sei auf die Chaussierung zu verzichten. Aufgrund des Klimawandels sei öfters mit Starkregen zu rechnen, der die privaten Grundstücke wegen des vorhandenen Gefälles verschmutze. Aus diesem Grund sei die asphaltierte Fläche beizubehalten.

Stellungnahme:

Die Stadt Zürich hat mit der Fachplanung Hitzeminderung eine Planungsgrundlage, einschliesslich einer Umsetzungsagenda für den Umgang mit der Wärmebelastung in der Stadt geschaffen, die in den Projekten zu berücksichtigen ist. Ein Handlungsansatz ist, die Aufenthalts- und Bewegungsräume zu entsiegeln und zu begrünen. Die definitive Materialisierung oder Bepflanzung der Flächen wird in der weiteren Projektbearbeitung konkretisiert. Dabei werden auch die Belange des Unterhalts berücksichtigt und die Thematik der Verschmutzung durch den möglichen Einbau einer Chaussierung vertieft geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Im Bereich des Platanenhains solle anstatt der chaussierten Fläche eine Grünfläche entstehen. Die Chaussierung habe nicht die gleiche Kühlwirkung wie eine Grünfläche. Für ein belebtes Quartier und eine hohe Aufenthaltsqualität sei eine begehbare Grünfläche zu fördern. Für den Fussverkehr in und aus Richtung Triemlifussweg reiche ein schmaler Kiesweg.

Stellungnahme:

Die genaue Materialisierung im Bereich des Platanenhains wird in den weiteren Projektphasen überprüft und detailliert ausgearbeitet. Einer idealen Lösung im Sinne der Nutzung und den Aspekten der Hitzeminderung oder entsprechender Kühlwirkung wird in diesen Phasen entsprechend Rechnung getragen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Baugenossenschaft Sonnengarten plane ihre Liegenschaft am Wydäckerring in etwa zehn Jahren zu ersetzen. Dafür wünsche sie sich eine enge Absprache für den Anschluss an den Triemliplatz.

Stellungnahme:

In den weiteren Projektphasen ist der Einbezug der angrenzenden Grundeigentümer*innen vorgesehen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Auf der Visualisierung seien die Bäume so darzustellen, damit es der Realität vom Jahr 2030 entspreche. Die dargestellten Bäume dürften ein höheres Alter aufweisen. In der Realität werden Jungbäume gepflanzt.

Stellungnahme:

Die Visualisierungen sind nicht Bestandteil der Projektauflage, sondern nur zur Unterstützung der Lesbarkeit der Pläne gedacht. Zudem sind diese Bilder nicht auf einen bestimmten Zeithorizont definiert, wie in der Einwendung erwähnt. Die genauen Pflanzgrößen der Gehölze werden in den weiteren Planungsphasen konkretisiert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es seien mehr Gehölze und (Wild-) Stauden einzuplanen. Im Bericht sei die Rede vom Einsatz von Wildstauden, jedoch seien diese weder auf der Visualisierung noch im Plan ersichtlich.

Stellungnahme:

Die Wahl der Pflanzen und genauen Standorte werden in den nächsten Projektphasen festgelegt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die privaten Parkfelder vor der Apotheke seien mit einer versickerungsfähigen Oberfläche zu erstellen.

Stellungnahme:

Eine Ausgestaltung der Parkflächen vor der Apotheke mit einem sickerfähigen Belag wird in Abstimmung mit der Grundeigentümerschaft in der weiteren Projektierung überprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Bodenbeläge auf den Gehwegen seien möglichst aus sickerfähigen Materialien und in hellen Farbtönen zu erstellen.

Stellungnahme:

Eine Ausgestaltung der Gehwege mit einem sickerfähigen Belag wird in der weiteren Projektierung überprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Das bestehende Verkehrskonzept funktioniere gut. Zudem sei die Birmensdorferstrasse vor kurzem neu erstellt worden. Ein erneuter Umbau ohne erkennbaren Mehrwert sei aus Ressourcen-Umwelt- und Finanzgründen nicht vertretbar. Auch erhole sich das Gewerbe und die Anwohnenden immer noch von den massiven Bautätigkeiten. Aus diesen Gründen sei das Projekt als Ganzes zu sistieren.

Stellungnahme:

Die Umgestaltung des Triemliplatzes ist ein Auftrag des Stadtrats an das Tiefbauamt. Dabei spielen unter anderem Themen wie die Umsetzung der Anforderungen an das hindernisfreie Bauen, das bundesgesetzlich verankert ist, hinein. Weiter stehen die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, die Thematik der Hitzeminderung sowie eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum im Vordergrund. Die aktuelle Auflage des Projekts stellt einen Planstand der Vorstudie dar. Die effektive Realisierung findet frühestens ab 2028 statt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf Tempo 30 sei zu verzichten. Mit Tempo 30 könnten die Lärmemissionen, die vor allem durch das Quietschen der Trams verursacht wird, nicht gesenkt werden. Um die Lärmemissionen zu dämpfen, reiche eine gute Schallabdichtung in den Wohnungen.

Stellungnahme:

Die wirkungsvollsten Massnahmen gegen übermässige Lärmbelastungen werden an der Quelle umgesetzt. Primäres Ziel ist also die Vermeidung von Lärm. Die geforderten Schallabdichtungen von Wohnungen, also der Einbau von Schallschutzfenstern, sind lediglich eine Sanierungserleichterung und keine Lärmschutzmassnahme. Diese darf nur dann umgesetzt werden, wenn alle

anderen möglichen Massnahmen an der Lärmquelle nicht zu ausreichender Lärmreduktion führen. Vor diesem Hintergrund hat der Stadtrat 2021 kommuniziert, dass er auf den Strassen der Stadt Zürich weitgehend Tempo 30 einführen will. In dem daraus resultierenden Gesamtkonzept der dritten Etappe Lärmsanierung ist im Bereich des Triemli die Einführung von Tempo 30 vorgesehen. Zudem ist bei der Neuerstellung der Gleisanlagen eine Optimierung der Schmieranlagen vorgesehen. Dadurch wird sich das Quietschen der Trams in Zukunft minimieren.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Unterführung sei beizubehalten und solle für den Veloverkehr erweitert werden. Die Unterführung biete eine sichere Querung für den Fussverkehr und Schutz vor Wettereinflüssen.

Stellungnahme:

Die Unterführung entspricht weder den heutigen Vorstellungen an den Umgang mit den verschiedenen Verkehrsträgern im Sinne von Inklusion und integraler Nutzung des Stadtraumes, noch erfüllt sie die heutigen Anforderungen in Bezug auf Höhe, Breite und Sicherheit (z. B. Brandschutz). Die gesamte Unterführung ist sanierungsbedürftig. Der Unterhalt ist kosten- und arbeitsintensiv. Die Unterführung und ihre Zu- und Ausgangsbauwerke zerschneiden die ebenerdigen Gestaltungsmöglichkeiten für oberirdische Aufenthalts- und Verkehrsflächen. Zudem stellen solche Unterführungen für viele Personen Angsträume dar und gemäss der Auswertung der öffentlichen Umfrage zum Triemliplatz nimmt ein Grossteil der Teilnehmenden die Unterführung als Unort wahr.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Für den Veloverkehr sei eine eigene und sichere Fahrspur zur Verfügung zu stellen. Markierungen bieten keine Sicherheit für den Veloverkehr. Insbesondere aufgrund des hohen DTV seien abgesetzte Einrichtungsvelowege zu prüfen.

Stellungnahme:

Die Veloverbindung entlang der Birmensdorferstrasse wird als Hauptverbindung ausgewiesen. Bei den Hauptverbindungen sind vor allem die Konsistenz des vorhandenen Netzes und die Gesamtbetrachtung der Situation relevant. Bei der Festlegung der Strassenräume wurde darauf geachtet, dass die Fahrspuren für den Veloverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr (MIV)

und Busse ausreichend breit sind, sodass keine gegenseitigen Konflikte entstehen und die Sicherheit auf dem Velostreifen gewährleistet ist. Des Weiteren soll auf diesem Abschnitt Tempo 30 eingeführt werden, das zu einer Angleichung der Geschwindigkeiten von MIV und Velo und einer höheren Verkehrssicherheit führt. Diese angepassten Geschwindigkeiten erhöhen damit das Sicherheitsgefühl des Veloverkehrs. Auch werden durch die Markierung von Velostreifen auf der Fahrbahn viele Regimewechsel bei der Veloführung vermieden und eine Fortführung des Prinzips entlang der Birmensdorferstrasse realisiert. Ein geforderter abgesetzter Veloweg hätte einen deutlich grösseren Platzbedarf zur Folge und könnte nur über ein kurzes Stück bis zur Kreiseinfahrt reichen, was entsprechend nachteilig wäre. Zudem würden bei der Kreiseinfahrt neue Konflikte bei der Verflechtung von Veloweg und MIV oder Fussverkehr entstehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Winkel der Gleisquerung im Bereich der Velostreifen sei auf mindestens 45° zu erhöhen. Bei kleineren Winkeln bestehe ein höheres Risiko für Stürze.

Stellungnahme:

Eine Winkeloptimierung mittels veränderter Führung des Velostreifens wird in den weiteren Projektphasen geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Der Velostreifen sei jeweils unmittelbar ab der Kreiselausfahrt einzurichten.

Stellungnahme:

Die Gestaltung des Kreisels entspricht den aktuellen Empfehlungen und Kenntnisständen von Bund (Astra Handbuch) und Kanton, die hier auf die spezifische Situation möglichst ideal angewendet wurden. Auf die Markierung der Velostreifen bei der Kreiselausfahrt wurde bewusst verzichtet. Der Grund ist das mögliche Überschleppen des Velostreifens bei Kreiselausfahrt durch grosse Fahrzeuge und Busse. Auf Velostreifen wird den Velofahrenden ein Gefühl von vermeintlicher Sicherheit vermittelt, die in dieser Situation aber nicht gewährleistet werden kann. Die Zu- und Ausfahrten des Kreisels sind bewusst mit einer möglichst geringen Breite ausgebildet, damit der MIV beim Befahren der Kreiselu- und -ausfahrten gezwungen ist, mit einer niedrigen Geschwindigkeit zu fahren. Eine Verbreiterung durch einen Velostreifen ab der Kreiselausfahrt würde höhere Geschwindigkeiten und somit ein erhöhtes Konfliktpotential für Velofahrende zur

Bericht zu den Einwendungen

Folge haben. Velofahrende sollen bei der Nutzung des Kreisels in der Mitte der Kreiselfahrbahn und dann auch mittig bis zur Ausfahrt fahren. Mit Velostreifen würden sie an den Rand geleitet, wo sie dann eher geschnitten oder übersehen werden könnten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Veloverkehr solle auf einem separaten Radweg um den Kiesel geführt werden. Die Strecke sei mit dem hohen DTV von 11 500 (2018) zu stark befahren für einen Kiesel mit Verflechtung von MIV und Veloverkehr vor der Kiseleinfahrt.

Stellungnahme:

Die separate Veloführung um den Kiesel wurde geprüft und aufgrund des hohen Flächenverbrauchs verworfen. Die Platzverhältnisse sind durch die privaten Parzellen sowie die Tramgleise sehr eingeschränkt. Ein Kiesel mit separaten Velowegen wäre im gegebenen Perimeter räumlich nicht umsetzbar. Die vorgesehene Veloführung ist direkt und einfach verständlich und die Sichtbarkeit der Velofahrenden ist immer gegeben. Alternative Lösungen, wie abgesetzte Radwege, bedeuten Nachteile bei der Zurückführung des Veloverkehrs auf die Fahrbahn oder unterbrechen den Fahrfluss des Veloverkehrs, wenn dieser beispielsweise mittels Furt parallel zu Querungen des Fussverkehrs geführt wird, wo relevante Sicherheitsrisiken für Velofahrende bestehen. Zudem entspricht dies nicht dem Sinne eines einheitlichen Konzepts im angrenzenden Umfeld, in dem der Veloverkehr auf Velostreifen auf der Fahrbahn geführt wird.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Gemäss Bericht werde die Kiesel-Lösung aufgrund der Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gewählt. Die Sicherheit des Veloverkehrs komme in einem Kiesel zu kurz, insbesondere, wenn dieser vom MIV hoch belastet ist. Aus Sicherheitsgründen des Veloverkehrs sei auf den Kiesel zu verzichten. Es sei eine Knotenform zu wählen, in der der Veloverkehr geschützt und auf eigener Infrastruktur den Knoten passieren könne.

Stellungnahme:

Innerhalb des Arbeitsprozesses wurden verschiedenste Knotenformen geprüft. Darin wurden auch mehrere Lösungen mit Einrichtung einer neuen Lichtsignalanlage (LSA) rechnerisch überprüft und diskutiert. Diese Lösungen mit LSA vermochten weder aus Aspekten der Leistungsfähigkeit noch des Platzbedarfs zu überzeugen und sind daher als Lösungen verworfen worden. Zusätzlich zu den genannten Aspekten würden die Rückstaulängen auf allen Zufahrten extrem zunehmen, der ÖV würde sich auf den verschiedenen Ästen gegenseitig blockieren und es würde in Spitzenstunden die Notfallzufahrt zum Spital blockiert. Die Sicherheitsaspekte im Kreisel wurden mit grosser Sorgfalt integriert. Hierzu zählt übergeordnet das verlangsamte Geschwindigkeitsniveau mit der Einführung von Tempo 30. Dadurch ergibt sich ein stetiger Verkehrsfluss des MIV und eine Geschwindigkeitsangleichung zwischen MIV und Velofahrenden. Zudem wurde der Kreisel und auch seine Lage gemäss den aktuellsten Anforderungen von Bund (Astra Handbuch) und Kanton geplant, um den maximalen Sicherheitsanforderungen in der spezifischen Situation für Velofahrende zu entsprechen. Im Ergebnis folgt, dass eine nahezu-Geradeausfahrt des MIV verunmöglicht wurde und immer eine Kurvenfahrt nötig ist. Dies reduziert weiterhin das effektiv gefahrene Geschwindigkeitsniveau im Kreisel selber und erhöht damit die Aufmerksamkeit der Autofahrenden. Die Spurbreite im Kreisel wurde mit 5,50 m bewusst so definiert, dass sich in der Mitte der Fahrbahn befindende Velofahrende nicht überholt werden können. Somit wird noch einmal die Sicherheit der Velofahrenden im Kreisel erhöht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Veloführung durch den Stadtpark solle verdeutlicht werden. Um Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr zu verhindern, solle die Veloführung klar ersichtlich sein und die Breiten der Wege innerhalb des Parks auf mindestens 3,00 m verbreitert werden.

Stellungnahme:

Eine Veloführung über den MIV-freien Bereich des Platzes ist vorgesehen. Die genaue Ausgestaltung und Signalisation oder Markierung wird in den folgenden Projektphasen erarbeitet. Es besteht grundsätzlich die Möglichkeit, die vorgesehenen Fusswege im Platzbereich zu verbreitern. Dies wird in den weiteren Planungsphasen geprüft und mit den anderen Anforderungen an das Projekt abgewogen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Velostreifen seien auf mindestens 1,80 m zu verbreitern. Insbesondere bergwärts stadtauswärts in Richtung Kreisel sei eine deutliche Mehrbreite des Velostreifens anzustreben.

Stellungnahme:

Die Verbreiterung der Velostreifen wird in der nächsten Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Im Bereich des Triemliplatzes seien mehr Veloabstellplätze vorzusehen.

Stellungnahme:

In der weiteren Projektierung wird überprüft, wo das Angebot an Veloabstellplätzen im Projekt erweitert werden kann.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Querung der VVR auf der Birmensdorferstrasse sei so zu gestalten, dass für die Velofahrenden zwischen 8 und 80 Jahren eine sichere und komfortable Veloinfrastruktur vorhanden ist. Diese könne mittels eines Kissens, einer Ampelsteuerung oder Vortrittsberechtigung verbessert werden. Gemäss Vorstudie habe der Veloverkehr auf den guten Willen des MIV oder eine Lücke zu hoffen, um die Strasse queren zu können. Die Aufstellflächen für den Veloverkehr seien zu klein dimensioniert und werden auf der einen Seite die Trams und auf der anderen Seite den Fussverkehr behindern.

Stellungnahme:

Es werden mögliche Massnahmen zur Verdeutlichung der querenden Velovorzugsroute (VVR) geprüft. Die Aufstellbereiche vor der Querungsstelle sowie auf der Mittelinsel entsprechen mit mindestens 2,50 m Breite der Norm. Für die Velofurt sind keine Kissenlösungen vorgesehen. Neben dem Veloverkehr besteht eine hohe Fussverkehrsfrequenz, die Velos können parallel zum Fussverkehr via Velofurt die Strasse queren. Durch die vorhandene Schleuse für den ÖV und die Einführung von Tempo 30 werden öfters Lücken entstehen, die ein zügiges und sicheres Queren für den Veloverkehr ermöglichen. Auf eine separate LSA für die Querung von Fussgänger*innen

Bericht zu den Einwendungen

und Velofahrenden wird verzichtet, damit ein stetiger Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmenden möglich ist. Eine Optimierung der Aufstellflächen wird in der weiteren Projektbearbeitung geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf dem Wydäckerring sei eine VVR geplant. Dabei sei auch bei dieser Thematik eine enge Absprache mit der Baugenossenschaft Sonnengarten (BGS) und den Projektverantwortlichen wichtig. Des Weiteren entspreche diese Routenführung nicht dem Bedarf der Velofahrenden.

Stellungnahme:

Das Projekt VVR Triemli - Bahnhof Altstetten, die über den Wydäckerring führen soll, ist ein separates Projekt und nicht Bestandteil des Projekts Triemliplatz. Der Anschluss wird jedoch in den weiteren Projektphasen mit den Verantwortlichen für die VVR über den Wydäckerring abgestimmt. Die Routenführung der VVR ist eine übergeordnete Rahmenbedingung des Stadtrats, die nicht durch das vorliegende Projekt beeinflusst werden kann.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die VVR solle sichtbar gemacht werden. Gemäss den Gestaltungsprinzipien (Grüne Bänder) sollen die VVR über den Knoten hinweg und durch den Stadtpark sichtbar gemacht werden. Der Veloverkehr solle ohne weiteres die Routenführung der VVR erkennen.

Stellungnahme:

Die Materialisierung und Gestaltung der VVR über den Triemliplatz wird in der nächsten Projektphase geprüft und definiert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Einmündung aus der Paul-Clairmont-Strasse (aus-/in Richtung Triemlisplatz) sei als Trottoirüberfahrt zu gestalten. Als untergeordnete Strasse gäbe es keinen Grund, keine Trottoirüberfahrt zu machen. Für die Blaulichtorganisation sei eine Gestaltung mit leicht überfahrbaren Randsteinen möglich.

Stellungnahme:

Die Verträglichkeit zwischen einer Trottoirüberfahrt und einer Notfallzufahrt wird in den weiteren Projektphasen geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die neuen und bestehenden Haltestellendächer seien entweder zu begrünen oder mit PV-Anlagen auszurüsten.

Stellungnahme:

Die Begrünung der Haltestellendächer ist bereits geplant und wird im Vorprojekt weiter ausgearbeitet.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Für den äusseren Tramperron sei ein Perrondach zu erstellen.

Stellungnahme:

Das Perrondach ist bereits in der Vorstudie und im aufgelegten Plan vorgesehen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Erstellung von behindertengerechten Haltekanten sei zu verzichten. Es bestehe keine Notwendigkeit die Haltestelle Triemli behindertengerecht auszubauen, da bereits die Haltestelle Schaufelbergstrasse vor kurzem umgebaut wurde.

Stellungnahme:

Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ist einer von mehreren Auslösern dieses Projekts. Das BehiG ist eine übergeordnete bundesgesetzliche Rahmenbedingung, die mit dem Projekt umgesetzt werden muss.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Bepflanzung im Kreisel sei gemäss Strassenverkehrsgesetz auf Rechtmässigkeit zu überprüfen. Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit sei zu prüfen.

Stellungnahme:

Der Kreisel wird normkonform begrünt. Eine detaillierte Prüfung der Bepflanzung im Kreisel wird innerhalb der nächsten Phase vorgenommen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Das Ziel «angebotsorientierte Planung MIV» solle als «Verflüssigung des MIV und Minimierung der Rückstaulängen» umformuliert werden.

Stellungnahme:

Die Art der Formulierung ist Bestandteil des Projektauftrags und der Projektziele. Sie ist nicht Bestandteil der Projektauflage und bleibt wie genannt bestehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Durch den verkleinerten Kreisel werde eine grosse Rückstaugefahr auf der Birmensdorferstrasse stadtauswärts gefördert, was negative Auswirkungen auf Lärm und Abgase zur Folge habe.

Stellungnahme:

Ein Grosskreisel wurde als Variante geprüft und verworfen. Hauptargumente waren, dass nicht alle Haltekanten vom ÖV gemäss den Anforderungen an das hindernisfreie Bauen erstellt werden können und ein extrem hoher Flächenbedarf für den MIV entsteht, der im Gesamtkontext der Anforderungen nicht verhältnismässig ist. Die Berechnungen haben gezeigt, dass kein vergrößerter Rückstau stadtauswärts zu erwarten ist. Zudem wird durch die Einführung von Tempo 30 sowohl eine Lärm- als auch Abgasemissionsreduktion erreicht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Tempo-30-Zone solle auf der Birmensdorferstrasse bis zu der Unterführung Kellerweg und Triemliplatz ausgeweitet werden.

Stellungnahme:

Die Birmensdorferstrasse bis zum Kellerweg ist aktuell nicht Bestandteil des Projektperimeters. Momentan ist dieser Teil der Birmensdorferstrasse gemäss dem Stadtratsbeschluss zur dritten Etappe des Strassensanierungsprogramms in Richtung Uitikon ab Triemliplatz nicht zur Tempo-reduktion vorgesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Fusswegbeziehung zwischen der Triemlistrasse und der Tramhaltestelle sei direkter zu gestalten. Die direkte Wegbeziehung zwischen Triemlistrasse und Tramhaltestelle werde durch den begrünten Bereich eingeschränkt.

Stellungnahme:

Die Fusswegbeziehung soll in der nächsten Projektphase vertieft geprüft werden. Konflikte zwischen ein- und ausfahrenden Bussen sind jedoch zu vermeiden.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Der Fussgängerstreifen beim Kreiselarm Birmensdorferstrasse stadtwärts sei näher an die Kreiselausfahrt zu verschieben. Dadurch werde der Fussgängerfluss von der Tankstelle besser berücksichtigt. Damit könne auf das Fällen des alten Baumes verzichtet werden. Sei eine Verschiebung des Fussgängerstreifens nicht möglich, solle auf den Velostreifen zu Gunsten des Baumes verzichtet werden.

Stellungnahme:

Die Verschiebung des Fussgängerstreifens in Richtung Kreisel ist aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht möglich. Der geplante Fussgängerstreifen liegt in der Wunschlinie zum Hohensteinweg und Spital. Zudem kann der Baum nicht durch die Aufhebung des Velostreifens erhalten bleiben: Die Radien der Strasse, die sich durch die Schleppkurven der Busse ergeben, verhindern den Erhalt des Baumes.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Im gesamten Projektperimeter sei eine behindertengerechte oder hindernisfreie Wegführung umzusetzen. Eine gute Sicherung und Signalisierung der Querungen der Tramgleise, Busstrassen und Strassen seien prioritär zu behandeln.

Stellungnahme:

Die hindernisfreie Wegführung ist bereits in der vorliegenden Planung berücksichtigt. Das Sichtbarmachen der Wegführungen ist in der nächsten Projektphase geplant.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die heutige Verkehrsführung sei im Grundsatz zu belassen und auf den Bau eines neuen Kreisels sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Mit der Umgestaltung des Triemliplatzes werden verschiedene Ziele verfolgt, wie z. B. die Umsetzung von Bundesgesetzen, insbesondere des BehiG, die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Thematik der Hitzeminderung und Aufwertung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Ein Verzicht auf das Projekt wird den städtischen und übergeordneten Anforderungen nicht gerecht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Abbau von Fahrstreifen sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Für das vorliegende Projekt wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Die geplanten Fahrstreifen aufteilungen können den Verkehr bewältigen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Aufhebung der 64 weissen und 64 gelben Parkplätze sei zu verzichten. Die insgesamt 128 Parkplätze seien zu erhalten oder an einem anderen Ort zu ersetzen. Die Parkierauflösung spitze die Parksituation für die Gewerbebetriebe und das Spital weiter zu. Zudem fehle es bei einer Aufhebung an Parkplätzen für Anwohnende sowie für Besuchende der umliegenden

Häuser und Restaurants. Für den Raum Triemli – Albisrieden seien genügend Parkplätze für Besuchende sicherzustellen. Eine Möglichkeit, die Parkplätze sicherzustellen, sei die Erstellung einer Tiefgarage unter dem Platanenhain.

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 werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. 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. Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkplätze und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer*innen sowie Gewerbetreibende sind grundsätzlich selber dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigte und Besucher*innen auf ihren Grundstücken zu errichten.

Das vorliegende Projekt wird frühestens 2028 realisiert, bis dahin bleiben die Parkplätze erhalten.

Mit der Aufhebung der Parkplätze können andere wichtige Bedürfnisse, wie die Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, Lärmreduktion, Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Massnahmen zur Hitzeminderung realisiert werden. Dazu sollen richtplanerische Vorgaben umgesetzt werden. Die Parkdauer der weiss markierten Parkfelder im Bereich des Platanenhains ist auf 15 h limitiert, womit dieser auch für den Pendlerverkehr genutzt werden kann. Im regionalen und kommunalen Richtplan ist dafür eine Parkierungsanlage an der Gemeindegrenze zu Uitikon festgelegt. Im Bereich des Triemliplatzes ist gemäss den Richtplänen keine Parkierungsanlage vorgesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Abbau der Parkplätze sei gemäss Strassengesetz nicht gesetzeskonform.

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 werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. 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. Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkplätze und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer*innen sowie Gewerbetreibende sind grundsätzlich selber dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigte und Besucher*innen auf ihren Grundstücken zu errichten. Im vorhandenen Projekt sind die Raumanprüche anderer Massnahmen gegen den Erhalt der Parkplätze abgewogen worden. Die Notwendigkeit der Schaffung von Aufenthaltsqualität, die Integration von Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Umsetzung der Massnahmen zur Hitzeminderung überwiegen vor den oben beschriebenen rechtlichen Aspekten gegenüber einem Erhalt der bestehenden Parkplätze.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Neuordnung der privaten Parkplätze vor der Apotheke sei zu überdenken. Der Grünraum vor dem Gebäude wurde vor kurzem mit einem neuen Sitzplatz umgestaltet. Des Weiteren seien die heutigen sieben Parkfelder beizubehalten. Die Parkfelder für die Apotheke seien direkt vor dem Eingang der Apotheke anzuordnen, um den Zugang für mobilitätseingeschränkte Kunden zu gewährleisten. Mit der geplanten Anordnung könnte die Zulieferung der Gewerbebetriebe nicht mehr sichergestellt werden. Die neue Zufahrt zu den Parkfeldern sei für Kunden klar sichtbar und gut zu befahren.

Stellungnahme:

Das vorliegende Projekt wird frühestens 2028 realisiert, bis dahin bleiben die Parkfelder gemäss Bestand angeordnet, auch der Grünraum bleibt bis dann bestehen. Aufgrund der Anpassung der Verkehrsführung sind die heutigen Parkfelder in ihrer Lage und Anordnung nicht mehr nutzbar und deshalb wird eine neue Erschliessung von der Triemlistrasse vorgesehen. Durch die Anpassung der Erschliessung können in unmittelbarer Nähe Grünflächen und Sitzgelegenheiten und Raum für den Fussverkehr zur Verfügung gestellt werden, weshalb der Einwand zum Grünraum vor dem Gebäude nicht berücksichtigt wird. Der Erhalt der Anzahl der heutigen Parkfelder wurde

im Projekt berücksichtigt. Die genaue Anordnung der Parkfelder vor der Apotheke sowie der Umgang mit der Anlieferung wird in den folgenden Projektphasen in Abstimmung mit der Grundeigentümerschaft vertieft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Das Mobility Angebot von drei Mobility Fahrzeugen solle weiterhin bestehen bleiben.

Stellungnahme:

Mobility Parkplätze können nicht auf öffentlichem Grund der Stadt Zürich angeboten werden mit Ausnahme von Parzellen der Liegenschaftsverwaltung der Stadt Zürich. Die Parzelle des Triemliplatzes ist mit Umsetzung des Projekts in der Verantwortung des Tiefbauamts der Stadt Zürich. Daher soll das Angebot von Mobility auf privatem Grund angeordnet werden. Mit den geplanten baulichen Entwicklungen der angrenzenden Grundstücke werden Möglichkeiten entstehen, Mobility Parkplätze anzubieten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Busspuren zwischen Uitikon-Waldegg und dem Triemliplatz seien für die Taxis freizugeben. Vor allem die stadteinwärts führende Busspur auf der Birmensdorferstrasse solle für die Taxis geöffnet werden.

Stellungnahme:

Die Öffnung der Busspur in der Birmensdorferstrasse für den Taxiverkehr ist nicht Bestandteil des Projekts.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Taxistandplätze seien verkehrssicherer und günstiger für die Fahrgäste anzulegen. Die Taxistandplätze sollen in den fließenden Verkehr stadtein- und auswärts einmünden können.

Stellungnahme:

Die Verschiebung der Taxistandplätze wird in der nächsten Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Notwendigkeit der Erhaltung des «Dach-Brunnen-Ensembles» werde zu Kenntnis genommen. Eine Verschiebung des Daches für Vorteile der Raumaufteilung solle nicht ausgeschlossen werden.

Stellungnahme:

Die Verschiebung wurde in der Entwicklung der Vorstudie diskutiert und abgewogen und zudem vom Denkmalschutz geprüft. Als Ergebnis wird das Dach erhalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Unterbauten des Daches seien komplett auszuräumen. Die Gestaltung und Nutzung der Unterbauten solle sorgfältig und unter Mitwirkung des Quartiers erfolgen.

Stellungnahme:

Das Ausräumen der Unterbauten ist nur bedingt möglich. Die Vertiefung der konkreten Ausgestaltung der Unterbauten unter dem historischen Dach wird in der nächsten Projektphase unter Einbezug von Vertreter*innen aus dem Quartier erfolgen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Zurzeit verkehren die Tramlinien 9 und 14, die Buslinien 33 und 80 sowie zahlreiche Postautolinien über den Triemliplatz. Im Hinblick auf die mögliche künftige Anpassung des ÖV-Regimes zwischen Triemliplatz und Bahnhof Wiedikon seien Wende- und Wartemöglichkeiten für Busse oder Postautos zwingend vorzusehen.

Stellungnahme:

In der Vorstudie wurde berücksichtigt, dass bei einem Störfall auf der Birmensdorferstrasse alle Busse am Triemli wenden können. Die Anordnung der Haltekanten wurden gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) und Postauto AG diskutiert und entwickelt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Entsorgungsstelle solle auf der gegenüberliegenden Strassenseite der Birmensdorferstrasse bei der Tramstation platziert werden.

Stellungnahme:

Die Entsorgungsstelle auf Seite der Tramstation ist aufgrund der Platzverhältnisse und den vorgeschriebenen Abständen zu den Tramgleisen sowie den einzuhaltenden Schleppkurven von Bussen und Entleerungsfahrzeug nicht möglich. Bei einer Sammelstelle im Bereich der Tramstation würde das Entsorgungsfahrzeug die Hauptstrassen oder ÖV-Haltstellen blockieren. Der neue Standort der Entsorgungsstelle an der Paul-Clairmont-Strasse wurde mit ERZ Entsorgung + Recycling Zürich abgestimmt und als entsprechend geeignet befunden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Platzgestaltung solle die bekannten Drittprojekte miteinbeziehen (Überbauung Sonnengarten, Sphinx – Hochhaus Triemliplatz, Strassenbauprojekt Triemlistrasse).

Stellungnahme:

Die privaten Bauvorhaben sind bekannt und soweit notwendig und möglich berücksichtigt. Im weiteren Planungsprozess ist zudem vorgesehen, das Projekt mit den angrenzenden privaten Grundeigentümer*innen und deren Projekten vertieft abzustimmen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

2. 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, 12. Dezember 2022 scg

Die Direktorin