



# **Strassenbauprojekt Velovorzugsroute Andreasstrasse**

Saatlenfussweg bis Opfikonstrasse

Baunummer 20174

## **Bericht zu den Einwendungen**

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

# **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>3</b>
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
<b>2</b>	<b>Einwendungen</b>	<b>4</b>
2.1	Nicht bearbeitete Einwendungen	9
<b>3</b>	<b>Schlussbemerkungen</b>	<b>10</b>

# **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 Andreasstrasse, Abschnitt Saatlenfussweg bis Opfikonstrasse, mit den geplanten Massnahmen für den Ausbau der Velovorzugsroute (VVR) und des Fussweges mit erhöhter Aufenthaltsqualität wurde vom 19. November 2021 bis 20. Dezember 2021 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 5 Einwendungen mit total 14 Anträgen eingegangen, davon je 3 mal 2 Anträge mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 11 vorliegenden Anträgen werden 2 Anträge ganz und 3 Anträge teilweise berücksichtigt. 5 Anträge werden nicht berücksichtigt. 1 Antrag wird nicht bearbeitet.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen.

## **1.2 Projektbeschreibung**

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

Neubau der VVR entlang der Bahngleise, Ausbau des Fussweges mit erhöhter Aufenthaltsqualität, Erhalt und Ersatz von Bäumen und Grünflächen sowie Werkleitungserneuerungen.

## 2 Einwendungen

### **Einwendung:**

Die Platzierung und Art der neuen Beleuchtung sei in den Plänen nicht ersichtlich. Dies soll ergänzt werden. Es solle sichergestellt werden, dass die ganze Strecke entsprechend ausgeleuchtet wird. Die Beleuchtung solle sich zudem auf die Andreasstrasse beschränken und dürfe nicht in Richtung der Liegenschaften, insbesondere an der Auwiesenstrasse 74 bis 90, scheinen.

### **Stellungnahme:**

Die bestehende Beleuchtung wird mit dem Projekt erneuert. Die Lage der einzelnen Kandelaber wird im Bauprojekt definiert. Die Standorte werden so gewählt, dass die projektierte VVR und der Fussweg optimal beleuchtet werden.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Der Fahrbahnbereich für den Radweg solle vollflächig eingefärbt werden und die Signalisation für die VVR sei umzusetzen.

### **Stellungnahme:**

Die Signalisierung und Markierung der VVR erfolgt gemäss einem übergeordneten städtischen Konzept für VVR, welches derzeit in Erarbeitung ist. Eine vollflächige Einfärbung ist derzeit nicht geplant. Gemäss aktuellem Merkblatt «Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen auf Velovorzugsrouten» werden Piktogramme auf dem Radweg und durchgängige, grüne Bänder entlang der Fahrbahnränder markiert.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Der Radweg solle auf der gesamten Strecke eine Mindestbreite von 4,50 m oder 4,60 m aufweisen, anzustreben sei eine Breite von 5,00 m. Gemäss Norm ergibt sich für einen Zweirichtungsradweg mit vier Spuren unter Einhaltung der Sicherheitszuschläge eine minimale Breite von 4,60 m, sofern der Zuschlag für das nebeneinanderfahren überlagert wird. Gemäss Richtlinie Velostandards Kanton Zürich vom 1. September 2021 sei der Standard bei 4,50 m und optimal sei sogar eine Breite von 5,00 m anzustreben. Die Veloschnellroute vom Kanton Zürich in Richtung Wallisellen wäre zudem mit einer Breite von 4,80 m projektiert. Die Breite im aufgelegten Projekt betrage 4,40 m. Diese Diskrepanz solle bereinigt werden.

Die Platzverhältnisse an der Andreasstrasse seien genügend, sodass eine Verbreiterung gut umzusetzen sei.

### **Stellungnahme:**

Gemäss VSS-Norm gilt für einen Zweirichtungsradweg eine Breite von 4,80 m. Dies beinhaltet die Grundabmessung der Velofahrenden, die Bewegungsspielräume und die Sicherheitszuschläge. Im vorliegenden Projekt verläuft der Radweg einerseits entlang des Grünstreifens des Bahntrassees und andererseits entlang des neuen Gehwegs, der vereinzelt durch einen zusätzlichen Grünstreifen getrennt ist. Daher werden die zwei äussersten Sicherheitszuschläge

von jeweils 20 cm einerseits dem Bankett und andererseits der Bundsteintrennung oder dem Grünstreifen zugesprochen. Dies ergibt für die reine Fahrbahn des Zweirichtungsradwegs eine Breite von 4,40 m.

Das Projekt soll nicht nur den Anforderungen einer VVR gerecht werden. Es sind im Sinne einer gesamtheitlichen Lösung auch zusätzliche Anforderungen an den öffentlichen Raum zu berücksichtigen. Der Projektperimeter befindet sich teilweise im Gebiet von inventarisierten Natur- und Landschaftsschutzobjekten. Des Weiteren liegt die Andreasstrasse gemäss kommunalem Richtplan für Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLÖBA) in einem ökologischen Vernetzungskorridor. Aus diesen Gründen ist eine möglichst geringe Fläche zu versiegeln, was auch den Anforderungen an die Fachplanung Hitzeminderung entspricht. Die Breite von 4,40 m ist eine ausgewogene Gesamtlösung, um einen haushälterischen Umgang mit den vorhandenen Ressourcen zu ermöglichen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Wo zwischen dem Radweg und dem Gehweg kein Bankett geplant sei, solle ein regulärer Randstein mit 10 cm Höhenversatz erstellt werden. Die Trennung des Rad- und Gehweges mit einem gestürzten Bundstein solle die taktile Erfassbarkeit gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) erfüllen und auch das Ausweichen von Velofahrenden auf den Gehweg ermöglichen. Für Zufussgehende sei aber eine klare bauliche Trennung vom Radweg und den deutlich schnelleren Velofahrenden zu realisieren.

### **Stellungnahme:**

Der Radweg wird vom Gehweg mit einem schräg gestellten Bundstein und einem Höhenversatz von 4 cm getrennt. Diese Trennung ist taktil erfassbar und erfüllt die Anforderungen an das BehiG. Der Radweg wird 4,40 m breit projektiert. Dies bedingt, dass die Sicherheitszuschläge gemäss Normalprofile nach VSS-Norm einerseits auf das bahnseitige Bankett gelegt werden und andererseits der Bereich des Bundsteins zwischen dem Rad- und Gehweg als Sicherheitszuschlagsbereich dient. Ein Randstein mit 10 cm Anschlag ist in Kombination mit dem genannten Normalprofil für Velofahrende ein Sicherheitsrisiko, da bei zu nahem Heranfahren die Pedale den Randstein streift.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Für den Radweg sei eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h zu signalisieren. Auf abgesetzten Radwegen sei die zulässige Geschwindigkeitsbegrenzung unklar. Auch herrsche in der Bevölkerung Verwirrung, wo welche Fahrzeugtypen wie schnell fahren dürften. Daher sei eine Signalisation der Geschwindigkeit sinnvoll. Zudem sei eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h für einen Radweg ohne Randsteinabschluss zum Trottoir sowie für einen Radweg im Zweirichtungsverkehr, welcher das Idealmass unterschreite, adäquat.

### **Stellungnahme:**

Die Andreasstrasse wird künftig gemäss den aktuellen Standards der Signalisationsverordnung signalisiert. Der Radweg ist im Projekt mit einem schräggestellten Bundstein vom Trottoir

## **Bericht zu den Einwendungen**

getrennt. Somit gilt die Signalisation als getrennter Rad-/Fussweg. Eine Tempobeschränkung für Radwege gibt es derzeit noch nicht. Eine solche Festlegung erfolgt übergeordnet und nicht durch die Stadt Zürich. Eine separate Geschwindigkeitsbegrenzung wird nicht eingeführt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

«Mofas» sollen auf der Veloroute weiterhin verboten sein.

### **Stellungnahme:**

Im heutigen Zustand ist die Andreasstrasse im Projektperimeter als Rad-/Fussweg klassiert und als solcher beschildert. Diese Kategorisierung als Rad-/Fussweg schliesst heute die «Mofas» mit ein. «Mofa» ist die eigentliche Abkürzung für Motorfahrrad. Es wird davon ausgegangen, dass in der Einwendung unter dem Begriff «Mofa» ein Motorfahrrad mit Verbrennungsmotor und einem Hubraum von höchstens 50 cm<sup>3</sup> gemeint ist. Gemäss Verordnung technischer Strassenfahrzeuge (VTS Art. 18) gehören etwa E-Bikes zur gleichen Fahrzeugkategorie wie die Motorfahrräder mit Verbrennungsmotor. Für den heutigen sowie künftigen Radweg gilt somit für Motorfahrräder eine Benützungspflicht.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Für den Veloverkehr solle auf der Südseite des Bahndammes eine neue, reine Veloverbindung von der Opfikonstrasse bis zum Bahnhof Oerlikon erstellt werden. Der Ausbau solle gesamthaft auf fast 10 m dimensioniert werden.

Der geplante Ausbaustandard mit 4,40 m Radweg und 2,40 m Fussweg sei aus Velosicht sehr zu begrüssen. Allerdings genüge auf der Fortsetzung ab dem Saatlenfussweg bis zum Bahnhof Oerlikon die 2,40 m des Fusswegs nicht ansatzweise. Wenn die restliche Andreasstrasse ebenfalls auf einen 4,40 m breiten Radweg mit separatem Fussweg ausgebaut würde, sei ein paralleler Fussweg mit ebenfalls mindestens 4 m Breite erforderlich und dazwischen idealerweise ein Grünstreifen zur Trennung. Mit einem schmaleren Fussweg gehe der Charakter der Flaniermeile mit sehr hoher Aufenthaltsqualität für Zufussgehende verloren. Das Resultat wäre ein fast 10 m breiter Asphaltteppich. Der Platz für einen reinen Radweg auf der Südseite der Bahngleise wäre vorhanden. Der Landerwerb sei auf der Südseite vereinfacht, da diese Parzellen alle der SBB und der Stadt gehören würden. Mit einer Verlagerung der Mehrheit des Veloverkehrs auf die andere Seite des Bahndammes könne die Andreasstrasse ihrer Gestaltung als Flaniermeile gerechter werden. Es wäre kein grosser Ausbau nötig. Der Projektperimeter dieser Auflage müsse lediglich auf die 5,20 m analog der restlichen Andreasstrasse ausgebaut werden. Dank weniger Veloverkehr können die Fussgänger\*innen ungestört spazieren und die Kinder unbeschwert spielen.

Die Führung des Veloweges südlich der Bahngleise erlaube einfachere Anschlüsse an andere Routen sowie einen durchgehenden Radweg entlang des Glattufers Richtung Greifensee. Aktuell müsse bei der Aubrücke das Bahntrasse und eine Höhendifferenz von fast 10 m überquert werden. Das starke Gefälle sei zwar für E-Bike-Fahrende kein Hindernis, jedoch für alle anderen

Velofahrenden sei eine flachere, durchgehende Führung auf der Südseite zu bevorzugen. Die Führung auf der Südseite für die ganze Route würde zudem bei der Orientierung helfen.

### **Stellungnahme:**

Der Perimeter des vorliegenden Projekts beschränkt sich auf den Abschnitt Saatlenfussweg bis Opfikonstrasse, weil dieser im heutigen Zustand den geringsten Querschnitt aufweist. Die Weiterführung des Ausbaus Richtung Bahnhof Oerlikon wird im Rahmen der Umsetzungsplanung der VVR separat untersucht.

Die Andreasstrasse im Projektabschnitt ist gemäss Bedeutungsplan als «nachbarschaftlich» oder als «stadtweit» klassiert. Für diese Klassierung ist gemäss städtischem Leitfaden «Standards Fussverkehr» eine Trottoirbreite von 2,40 m anzustreben. Dies wird mit dem Projekt umgesetzt. Mit dem Ausbau der Andreasstrasse soll allen Interessen und Bedürfnissen auf städtischem Gebiet gerecht werden. Zwar ist auf der Südseite Platz vorhanden, jedoch steht südlich der Gleisanlage eine grössere Fläche im Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte als auf der nördlichen Seite. Ein Ausbau und somit eine Versiegelung auf total 10 m wäre ein unverhältnismässiger Eingriff in die Schutzobjekte und den ökologischen Vernetzungskorridor gemäss SLÖBA.

Die Weiterführung der Veloroute in Richtung Wallisellen verläuft auf der südlichen Seite. Aktuell besteht die Querungsmöglichkeit über die Opfikonbrücke, die für Velofahrende zu steil ist. Diese Querung und somit die Weiterführung der Veloroute ist Bestandteil des SBB-Projekts «MehrSpur Zürich West», das derzeit in Abstimmung mit der Stadt Zürich und dem Tiefbauamt des Kantons Zürich ausgearbeitet wird.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Das Projekt führe zu einer massiven Ausnützungsverminderung für die Liegenschaft der Parzelle SW6360. Dies solle reduziert werden. Folgende Vorschläge seien zu prüfen:

- Einseitige Verbreiterung der Brücke nach Süden anstatt wie projektiert eine zentrische Verbreiterung: Dies führe zu einem geringeren Landanspruch auf Seiten der Liegenschaften. Dadurch würde auch der Weganschluss auf der Seite Oerlikon etwas geradliniger ausfallen.
- Das Landdreieck zwischen Veloroute, Bahngleis und Glatt soll nicht mit einer Dienstbarkeit belegt oder an die Stadt Zürich verkauft werden.
- Die Fahrbahnbreite soll reduziert werden.

### **Stellungnahme:**

Angrenzend an die Liegenschaft der Parzelle SW6360 oder zu den Gebäuden hin wird gegenüber der heutigen Wegführung künftig infolge symmetrischer Verbreiterung nur minim Mehrfläche benötigt. Eine einseitige Verbreiterung der Brücke glattaufwärts würde lediglich eine Verschiebung der beanspruchten Fläche Richtung Süden bewirken. Daher wären die Auswirkungen auf die Flächenbilanz und die Verringerung der Ausnützung der Parzelle SW6360 minim. Aus Sicht der Brückenstatik lässt sich eine einseitige Verbreiterung nicht mehr technisch sinnvoll und wirtschaftlich vernünftig mit einer Verstärkung der bestehenden Brücke

## **Bericht zu den Einwendungen**

bewerkstelligen. Die Brücke müsste abgebrochen und neu gebaut werden. Dies würde grosse Kosten verursachen, ohne dass die neu beanspruchte Fläche auf dem privaten Grundstück bedeutend verringert würde. Ausserdem kann die bestehende Brücke nicht abgebrochen werden, da diese Bestandteil des Heizkanals ist. Ein Neubau oberhalb der heutigen Heizkanalbrücke würde zwar eine Begradigung der Wegführung erlauben, ist aber infolge Stützenstandorte der obenliegenden Aubrücke kaum machbar und würde die Flächenbilanz nicht verringern, sondern sogar vergrössern.

Das Landdreieck zwischen der Veloroute, dem Bahngleis und der Glatt wird neu nicht mit einer Dienstbarkeit belegt und bleibt im Eigentum des heutigen Besitzers.

Die Fahrbahnbreite ist gemäss VSS-Norm projektiert. Für einen Zweirichtungsradweg ist die projektierte Breite von 4,40 m bereits ein Minimum.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Der bestehende Weg sei ab dem Haus Auwiesenstrasse 76 so tief, dass Velofahrende nicht über die Böschung hinaussehen könnten und somit die Privatsphäre der Mieter\*innen gewährleistet wäre. Mit dem Projekt würde der Weg angehoben werden. Aus den Plänen seien weder die Höhen noch die künftige Kotierung ersichtlich. Dies sei genauer anzugeben. Es soll geprüft werden, dass die Sitzplätze der Liegenschaften weiterhin über der Augenhöhe von Zufussgehenden und Velofahrenden läge.

### **Stellungnahme:**

Der bestehende Weg weist ab der Glattbrücke ein Längsgefälle von knapp 15 % auf. Für eine normgerechte Veloroute soll das Längsgefälle nicht mehr als 6 % betragen. Diese Gefälldifferenz wird mit dem Projekt ausgeglichen. Der neue Weg wurde mit einem maximalen Längsgefälle von 6 % geplant. Der meistbetroffene Sitzplatz an der Auwiesenstrasse 74 ist im Normalprofil D gemäss Auflageplan ersichtlich. In diesem Bereich wird der geplante Weg um etwa 35 cm angehoben im Vergleich zum Bestand. Die Höhendifferenz vom neuen Radweg zur bestehenden Böschungsoberkante (=Sitzplatzterrain) beträgt neu rund 1,90 m. Dies liegt unter der Durchschnittsgrösse von Personen. Wenn dazu noch eine künftige Ersatzpflanzung von Büschen berücksichtigt wird, können auch mit dem Projekt Zufussgehende und Velofahrende nicht auf die Sitzplätze schauen.

Eine detaillierte Kotierung erfolgt im Bauprojekt oder im Ausführungsprojekt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Entlang der neuen Wegführung im Abschnitt der Gebäude Auwiesenstrasse 74 bis 90 sei zulasten des Projekts wieder ein dichter Buschgürtel als Sicht- und Schallschutz für die Mieter\*innen zu erstellen. Zudem solle ein unübersteigbarer Zaun zwischen Weg und Privatgrundstück als Schutz vor Hunden usw. erstellt werden.

### **Stellungnahme:**

Im Projekt werden analog dem Bestand wieder vergleichbare Büsche gepflanzt.

Ein Zaun ist aus freiraumplanerischer Sicht eine Ein- oder Ausgrenzung. Solche Trennungen sind daher möglichst zu vermeiden. Als Abgrenzung dienen zudem die neue Bepflanzung und die natürliche Böschung, die im Normalprofil D bei einer Höhendifferenz von 1,90 m liegt.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

## **2.1 Nicht bearbeitete Einwendungen**

Nachfolgende Einwendungen beziehen sich nicht auf den Projektperimeter Andreasstrasse, Abschnitt Saatlenfussweg bis Opfikonstrasse. Diese Einwendungen wurden daher nicht bearbeitet.

### **Einwendung:**

Der Ausbau der Andreasstrasse solle ab dem Saatlenfussweg in Richtung Oerlikon weitergeführt werden. Der Projektperimeter ende bei der Einmündung des Saatlenfussweges und werde in die bestehende Mischverkehrszone geleitet. Bereits heute seien auf diesem Abschnitt der Andreasstrasse diverse Konflikte zwischen dem Schulhaus Leutschenbach und der Thurgauerstrasse zu beobachten. Des Weiteren seien in diesem Abschnitt angrenzend an die Andreasstrasse mehrere Kindergärten, Kinderkrippen und Spielplätze vorhanden. Die Spielplätze sind zudem in Kies ausgeführt, sodass oft grosse Mengen von diesem Kies auf der Fahrbahn läge. Dies führe bei Brems- und Ausweichmanövern zu Stürzen.

Längerfristig solle daher auch in diesem Abschnitt eine klare und für den Fuss- und Veloverkehr befriedigende Lösung gefunden werden. Eine unveränderte Mischfläche sei im Hinblick auf die erwartete Attraktivität der VVR, wodurch mit deutlich höheren Velofrequenzen zu rechnen sei, nicht geeignet. Die Strecke werde weder den Anforderungen als schnelle Pendlerstrecke noch des gemütlichen und sicheren Vorwärtskommens als VVR gerecht. Die Strecke sei auf der Karte von velobserver.ch bestenfalls mit orange klassiert, was klar ungenügend sei. Eine physische Trennung mit einem schrägen Randstein gemäss Auflageprojekt würde die Situation verbessern, jedoch niemals so stark wie eine klar getrennte Führung des Fuss- und Veloverkehrs.

Ausserdem seien gemäss velobserver.ch die Kreuzungen Thurgauerstrasse und dem Riedgrabenweg rot klassiert. Die Thurgauerstrasse sei stark befahren. An der Lichtsignalanlage müsse man lange warten bis es grün werde und man müsse sechs steile Trottoirrampen überfahren. Die Kreuzung beim Riedgrabenweg sei wegen der engen Unterführung unübersichtlich und es habe viele kreuzende Zufussgehende.

### **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, 13. Februar 2023 grm

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

