



Strassenbauprojekt Vorstudie Alfred-Escher-Strasse

General-Wille-Strasse bis Mythenquai

Baunummer 14022

Bericht zu den Einwendungen

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Einwendungen	4
3	Schlussbemerkungen	13

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 Alfred-Escher-Strasse im Abschnitt General-Wille-Strasse bis Mythenquai mit der geplanten Neugestaltung des Strassenraums einschliesslich Umsetzung der Velohauptroute wurde vom 11. November 2022 bis 12. Dezember 2022 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 19 Einwendungen mit total 60 Anträgen eingegangen, davon mehrere mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 28 vorliegenden Anträgen werden 2 Anträge ganz und 9 Anträge teilweise berücksichtigt. 17 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:

- Neugestaltung des Strassenraums mit Umsetzung einer durchgehenden Veloführung von der General-Wille-Strasse bis zum Anschluss Mythenquai
- Verbesserung der Fuss- und Veloquerungen
- Neupflanzung von Bäumen (Umsetzung des städtischen Alleenkonzepts)
- Entsiegelung und Neugestaltung von Grünflächen (Hitzeminderungsmassnahmen)
- Neuerstellung von Velo- und Motorradabstellplätzen
- Neuerstellung von Car-Abstellplätzen als Ersatz für den bisherigen Standort am Hafen Enge
- Abbau und Neuordnung öffentlicher Parkplätze, sowie Anlieferungsfelder

2 Einwendungen

Antrag 1:

Basierend auf den übergeordneten Zielen der Stadt Zürich sowie im Sinne der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und weiteren Massnahmen zur Hitzeminderung sei auf alle im Projekt noch vorgesehenen Blaue-Zone-Parkplätze zu verzichten. Zudem seien genügend Parkhäuser in der Umgebung vorhanden.

Stellungnahme:

Die Aufhebung weiterer Blaue-Zone-Parkplätze zugunsten der Velosicherheit, weiteren Velo- und Mofa-Abstellplätzen, Anlieferungsbereichen sowie hitzemindernden Massnahmen wird geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 2:

Auf der Alfred-Escher-Strasse befindet sich heute teilweise ein baulich abgetrennter Veloweg. Dieser sei zu erhalten und die im Projekt vorgesehene Umsetzung der Veloinfrastruktur soll nicht als Velostreifen mit Kernfahrbahn, sondern baulich abgetrennt erfolgen. In diesem Zusammenhang seien sowohl abgesetzte Einrichtungsradwege als auch Zweirichtungsradwege mit den entsprechenden Normbreiten zu prüfen.

Stellungnahme:

Die Alfred-Escher-Strasse ist eine Velohauptroute. Beim Haupttroutennetz sind vor allem die Konsistenz des vorhandenen Netzes, die möglichst direkte Erreichbarkeit der Zielorte im Perimeter und die Gesamtbetrachtung der Situation relevant. Mit der auf diesem Abschnitt vorgesehenen Einführung von Tempo 30 findet eine Angleichung der Geschwindigkeiten von motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Velo statt, was die objektive Sicherheit des Veloverkehrs verbessert. Mit der vorgesehenen Anordnung des Velostreifens werden viele Regimewechsel vermieden und eine Fortführung des Prinzips entlang der Alfred-Escher-Strasse realisiert. Die geforderte Anordnung eines abgesetzten Veloweges (im Einrichtungs- und Zweirichtungsverkehr) würde zudem zu Sicherheitsdefiziten bei den zahlreichen privaten Zu- und Wegfahrten sowie im Bereich der seitlich einmündenden Querstrassen führen. Zudem entstehen bei den Querungsstellen (u.a. Breitingenstrasse) Konflikte bei der Verflechtung des abgesetzten Radweges mit dem Fussverkehr.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 3:

Die Parkplätze seien zwischen der Fahrbahn und einem abgesetzt geführten Veloweg zu platzieren.

Stellungnahme:

Entsprechend der Stellungnahme zu Antrag 2 wird kein abgesetzter Veloweg umgesetzt, womit auch die Anordnung der Parkplätze nicht entlang eines separaten Velowegs erfolgt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 4:

Die heutige Anzahl der öffentlichen Parkplätze entlang der Alfred-Escher-Strasse sei beizubehalten. Mit dem Abbau der Blaue-Zone-Parkplätze nehme der Druck auf die Gesamtheit der Parkplätze weiter zu und es werde zusätzlicher Suchverkehr generiert.

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). Darauf folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sogenannte Pflichtparkplätze). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (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 noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt Zürich 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 anzubieten.

Im Bereich der Alfred-Escher-Strasse wurde mit den Neubautätigkeiten der letzten Jahre deutlich mehr Parkraum auf Privatgrund geschaffen. Mit der im Zuge des Mythenschloss-Neubaus realisierten Tiefgarage wurde zudem vor Ort eine Kompensationsfläche für einen Teil der oberirdischen Parkplätze geschaffen. Es ist somit nicht mit einem zunehmenden Druck auf die oberirdischen Parkplätze und/oder einem übermässigen Suchverkehr zu rechnen. Bis zur Umsetzung des vorliegenden Projekts bleiben die Parkplätze erhalten.

Mit der Aufhebung der Parkplätze können andere wichtige Bedürfnisse, wie die Verbesserung der Sicherheit für den Veloverkehr, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Massnahmen zur Hitzeminderung im Strassenraum realisiert werden. Dazu sollen die behördenverbindlichen richtplanerischen Vorgaben (Umsetzung Velohauptroute) umgesetzt werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 5:

Es sei von den im Projekt vorgesehenen fünf Car-Abstellplätzen entlang der Alfred-Escher-Strasse abzusehen.

Stellungnahme:

Aufbauend auf dem Leitbild und der Strategie «Seebecken der Stadt Zürich» wurden parallel zum Wettbewerbsverfahren zur Neugestaltung der Hafensperrmauer im Rahmen einer separaten Studie Ersatzstandorte für die bestehenden sieben Car-Parkfelder im Umfeld des Hafens Enge evaluiert. Der Untersuchungsperimeter umfasste einen breit gefassten Bereich zwischen Mythenquai (südlich Belvoirpark), Seestrasse im Westen und Dreikönigsstrasse im Norden. Nach einer ersten Potenzialprüfung wurden insgesamt 20 Ersatzstandorte detailliert überprüft und bewertet. Die Studie kam zum Schluss, dass sich die Ostseite der Alfred-Escher-Strasse im Abschnitt zwischen Conrad-Ferdinand-Meyer-Strasse und Sternenstrasse am besten als Ersatzstandort eignet. Die Ergebnisse aus der Studie flossen in die Erarbeitung des vorliegenden Strassenprojekts ein.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 6:

Eventualiter seien die fünf Car-Abstellplätze auf dem Parkplatz des Strandbads Mythenquai zu erstellen oder Richtung Grünsplatz oder Belvoir-Park zu verschieben.

Stellungnahme:

Der Ersatzstandort beim Strandbad Mythenquai wurde im Rahmen der Testplanung Sukkulentsammlung geprüft und begründet verworfen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 7:

Die Platzierung der Autoabstellplätze vor dem Haupteingang der Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG wird gemäss jetzigem Planstand als potenzielle Gefahrenstelle angesehen. Es sei stattdessen die Anordnung von Motorradabstellplätzen sowie Velo-Abstellplätzen zu prüfen.

Stellungnahme:

Das Anliegen wurde im Rahmen der Projektüberarbeitung geprüft. Aufgrund der Querschnittsoptimierung zugunsten der Velosicherheit und aufgrund des bestehenden Anlieferungsfelds vor dem Haupteingang der Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG ist der Doorings-Bereich (Abstand zwischen Autoparkplätzen und Velostreifen) auf dieser Strassenseite anzuordnen. Damit ergibt sich auch die Lage der Autoabstellplätze ausschliesslich auf dieser Strassenseite. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite sind neu nur noch Velo- und Motorradabstellplätze platziert. Diese bedürfen keines Doorings-Bereichs.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 8:

Sollten in der weiteren Planung abgesetzte Velowege nicht berücksichtigt werden können, sei die nutzbare Breite des Velostreifens auf mindestens 1,80 m zu erhöhen.

Stellungnahme:

Die Verbreiterung des Velostreifens von 1,75 m auf 1,80 m wird in der nächsten Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 9:

Der Sicherheitsabstand zwischen der Veloinfrastruktur und den Längsparkplätzen sei auf 0,75 m zu erhöhen.

Stellungnahme:

Die Verbreiterung des Sicherheitsabstandes zwischen der Veloinfrastruktur und den Längsparkplätzen wird in der nächsten Projektphase geprüft. Als Zielmass wird gemäss SN 40 291 ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,70 m angestrebt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 10:

Am Knoten General-Wille-Strasse/Alfred-Escher-Strasse sollen zur Verbesserung der Sicherheit des Veloverkehrs auf allen vier Abbiegebeziehungen indirekte Linksabbieger angeboten werden.

Stellungnahme:

Das Vorsehen eines indirekten Linksabbiegers auf der Alfred-Escher-Strasse stadteinwärts (Fahrbeziehung General-Wille-Strasse – Alfred-Escher-Strasse) wird im Rahmen der nächsten Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 11:

Es sei zu gewährleisten, dass der Veloverkehr, falls nötig mit Anrampungen, den Velostreifen ohne Hindernis verlassen kann.

Stellungnahme:

Die Abgrenzung zwischen Gehweg und Fahrbahn erfolgt mittels Randstein, der für alle Verkehrsteilnehmenden als solcher erkennbar sein muss. Wo für die Sicherstellung der Befahrbarkeit nötig, werden taktil erfassbare und den Normvorgaben entsprechende abgeschrägte Randsteine mit einem tiefen Anschlag versetzt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 12:

Es sei von einer Fahrbahnreduktion auf 4,50 m abzusehen.

Stellungnahme:

Die Fahrbahn (Kernbereich) wird durchgehend breiter markiert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 13:

Als massgeblicher Begegnungsfall sei auf der Fahrbahn von Lastwagen/Lastwagen und nicht Personenwagen PW/PW auszugehen.

Stellungnahme:

Bei der Dimensionierung von innerstädtischen Strassenzügen und der damit verbundenen Festlegung des massgebenden Begegnungsfalls sind verschiedene Faktoren zu berücksichtigen. Die Alfred-Escher-Strasse weist im Abschnitt General-Wille-Strasse bis Mythenquai je nach Abschnitt einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) zwischen 4 500 bis 9 200 Fahrzeugen auf. Der Lastwagenanteil liegt dabei unter 2,5 %. Dies bei einer zukünftigen Zielgeschwindigkeit von Tempo 30. Die Festlegung der Breite der Kernfahrbahn hat zum Ziel, die Alfred-Escher-Strasse so breit zu dimensionieren, dass unter Berücksichtigung des zukünftigen Geschwindigkeitsregimes die wahrscheinlichsten Begegnungsfälle konfliktfrei abgewickelt werden können. Untersuchungen haben gezeigt, dass auf zu breiten, geraden Strassen die angestrebte Geschwindigkeitsreduktion oftmals nicht eingehalten wird und Kontrollmassnahmen nötig werden. Aus diesem Grund wird am gewählten Querschnitt, der bei tiefen Geschwindigkeiten den Begegnungsfall PW/LW gewährleistet, festgehalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 14:

Es sei auf den Abbau eines Fahrstreifens zu verzichten und die Rechtsabbiegebeziehung von der Alfred-Escher-Strasse in die General-Wille-Strasse sei weiterhin zu gewährleisten.

Stellungnahme:

Der Abbau des Fahrstreifens sowie die Unterbindung der Rechtsabbiegebeziehung erfolgt zugunsten einer durchgehenden Veloinfrastruktur bis zum Knoten Alfred-Escher-Strasse/General-Wille-Strasse. Die Massnahme wurde mittels Leistungsfähigkeitsbeurteilung überprüft, mit dem Ergebnis, dass der Verkehr mit den geplanten Massnahmen weiterhin gewährleistet werden kann.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 15:

Falls die Rechtsabbiegebeziehung aufgehoben wird, sei zumindest für Taxilenkende und Rettungsfahrzeuge das Rechtsabbiegen von der Alfred-Escher-Strasse in die General-Wille-Strasse weiterhin zu ermöglichen.

Stellungnahme:

Die mit Blaulicht und Wechselklanghorn ausgerüsteten Fahrzeuge, die sich durch die besonderen Warnsignale ankündigen, sind gegenüber anderen Fahrzeugen vortrittsberechtigt (Art. 27 Abs. 2

Bericht zu den Einwendungen

SVG und Art. 16 Abs. 1 VRV). Bei dringlichen Fahrten ist somit das Rechtsabbiegen für Rettungsfahrzeuge weiterhin möglich.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 16:

Die Richtungstrennung auf der Fahrbahn (Markierung Mittelstreifen) sei beizubehalten.

Stellungnahme:

Mit der Markierung einer Kernfahrbahn (ohne Richtungstrennung für den MIV) können auf der Alfred-Escher-Strasse durchgehende Velostreifen zur Verfügung gestellt werden. Kernfahrbahnen haben sich auf innerörtlichen Strassen bewährt und sind mit dem zukünftig angestrebten Geschwindigkeitsregime kompatibel.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 17:

Auf der Alfred-Escher-Strasse sei Tempo 30 spätestens bei der Umsetzung dieses Strassenprojekts umzusetzen.

Stellungnahme:

Der Stadtrat hat auf der Alfred-Escher-Strasse im Abschnitt General-Wille-Strasse bis Mythenquai die Einführung von Tempo 30 noch vor Abschluss des Gesamtkonzepts der dritten Etappe Lärmsanierung (STRB Nr. 1217/2021) beschlossen. Die Umsetzung der Signalisationsmassnahmen erfolgt in Koordination mit der Realisierung des vorliegenden Projekts.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 18:

Auf die Einführung von Tempo 30 sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die wirkungsvollsten Massnahmen gegen übermässige Lärmbelastungen werden an der Quelle umgesetzt. 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 (STRB Nr. 1217/2021) ist im Bereich der Alfred-Escher-Strasse die Einführung von Tempo 30 vorgesehen. Damit wird nicht nur im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung die übermässige Umweltbelastung (Lärm) vermindert, sondern auch die Sicherheit verbessert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 19:

Dieses Projekt sei zurückzustellen, bis die Verkehrsaufteilung zwischen Mythenquai und Alfred-Escher-Strasse geregelt ist.

Stellungnahme:

Für die Volksinitiative Mythenpark, die eine Neuorganisation des Verkehrs zwischen Mythenquai und Alfred-Escher-Strasse fordert, wird derzeit eine Umsetzungsvorlage ausgearbeitet. Die Initiative ist mit vielen Unsicherheiten und Projektrisiken behaftet. Für eine allfällige Umsetzung der Initiative wäre deshalb nur ein langfristiger Zeithorizont möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 20:

Die Anlieferung und Ausfahrt für City-Auflieger aus der Alfred-Escher-Strasse auf die Breitingenstrasse gemäss privaten Gestaltungsplan Campus Quai Zurich, sei unter Berücksichtigung der Schleppkurven weiterhin zu gewährleisten.

Stellungnahme:

Der Antrag wird im nächsten Projektschritt geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 21:

Bei den seitlich einmündenden Strassen sei auf den Einbau von Belagsrampen zu verzichten.

Stellungnahme:

Die seitlich einmündenden Strassen werden zur Erhöhung des Fussgängerkomforts einheitlich als Trottoirüberfahrten ausgestaltet. Die damit verbundenen Belagsrampen verdeutlichen den Vortritt des Fussverkehrs und erhöhen die Verkehrssicherheit. Für eine komfortable Befahrbarkeit werden sie mit einem geringen Gefälle realisiert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 22:

Die Fussgängerstreifen generell bei den Querstrassen rund um die Alfred-Escher-Strasse, jedoch vor allem an der Breitingenstrasse (links und rechts der Alfred-Escher-Strasse) seien nicht aufzuheben. Wo nötig, seien Fussgängerstreifen bei den Querstrassen, vor allem jedoch bei der Marsstrasse, zu ergänzen.

Stellungnahme:

Die Fussgängerstreifen wurden mit dem Projekt in Abstimmung mit dem Fusswegnetz und den Wunschlinien optimiert. Alle markierten Fussgängerstreifen wurden zudem mit einer Mittelschutzinsel ausgestattet. Auf Höhe Breitingenstrasse wurde die Situation für die Zufussgehenden mit einer Trottoirüberfahrt auf der Nordseite verbessert. Mit dieser Lösung kann auf den nördlich von der Einmündung gelegenen Fussgängerstreifen verzichtet werden. Dieser würde zudem innerhalb des Stauraums des lichtsinalgeregeltten Knotens zu liegen kommen, was zu vermeiden ist.

Mit den neuen Trottoirüberfahrten, u.a. auch bei der Einmündung Marsstrasse, wurde das Vortrittsregime zugunsten des Fussverkehrs angepasst. Die zusätzliche Markierung eines Fussgängerstreifens erübrigt sich damit.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 23:

Für die Quartierschliessung seien für Taxis an der Alfred-Escher-Strasse stadtauswärts nach der Marsstrasse zwei Taxistandplätze zu errichten.

Stellungnahme:

Für die Quartierschliessung werden keine zusätzlichen Taxistandplätze benötigt. Das Ein- und Aussteigen lassen von Fahrgästen ist ohne Standplätze möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 24:

Auf der Alfred-Escher-Strasse sei ein Mittelstreifen mit grossen Bäumen anzuordnen. Zudem sei nebst der Baumbilanz auch eine Baumkronenbilanz in einem klar benannten Zeithorizont nach Umsetzung des Strassenprojekts auszuweisen.

Stellungnahme:

Die Fachplanung Stadtbäume sowie das Alleenkonzepkt bilden die strategischen Grundlagen für städtische Strassenbaumpflanzungen. Das Alleenkonzepkt sieht auf der Alfred-Escher-Strasse mit Ausnahme des Abschnitts entlang des Belvoir-Parks beidseitige Baumreihen vor, die mit dem vorliegenden Projekt umgesetzt werden. Damit können die Gehwege als auch die Fassaden beschattet werden, was sich positiv auf die Aufenthaltsqualität im Strassenraum auswirkt. Durch zusammenhängende breite Baumscheiben werden zudem die Standortvoraussetzungen für Strassenbäume optimiert. In Abstimmung mit der Fachplanung Stadtbäume ist die Pflanzung von grosskronigen Bäumen mit einem Kronendurchmesser von 10 bis 12 m und einer Kronenfläche von 75 m² in einem Zeithorizont von 25 Jahren nach Pflanzung vorgesehen. Die auf dieser Basis ermittelte Kronenflächenbilanz liegt bei 30 % und damit über dem für Strassenräume in urbanem Kerngebiet fürs Jahr 2050 angestrebten Richtwert von 25 %.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 25:

Der Baumabstand sei so zu verkürzen, dass eine möglichst durchgehende Beschattung entsteht.

Stellungnahme:

Im Rahmen des Variantenstudiums wurden in Zusammenarbeit mit Grün Stadt Zürich verschiedene Baumabstände, darunter auch ein engeres Raster, überprüft. Dies mit dem Ergebnis, dass mit dem jetzt vorgesehenen Baumabstand von etwa 15 m unter Annahme eines grosskronigen Baumes mit einem Kronendurchmesser von 10 bis 12 m ein optimales Verhältnis zwischen Beschattung und Durchlässigkeit erreicht wird. Dies zeigt sich auch in der ermittelten Kronenflächenbilanz (vgl. Stellungnahme zu Antrag 24), die über dem Richtwert für Strassenräume in urbanem Kerngebiet liegt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 26:

Auf die im Bereich der Mittelinseln vorgesehenen Aufweitungen sei zu verzichten, der Strassenraum sei insgesamt einheitlicher und kohärenter zu gestalten.

Stellungnahme:

Im Rahmen des Variantenstudiums wurden diesbezüglich verschiedene Lösungsansätze aufgezeichnet und untersucht mit dem Ergebnis, dass punktuelle Aufweitungen zugunsten von Mittelschutzinseln für sichere Querungsstellen wie auch eines durchgehend markierten Velostreifens in Kauf genommen werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 27:

Die Gehwegbreiten entlang der Alfred-Escher-Strasse seien in der heutigen Breite beizubehalten oder nach Möglichkeit noch breiter auszugestalten.

Stellungnahme:

Die Dimensionierung der Gehwegbreiten basiert auf den Richtwerten gemäss Leitfaden «Standards Fussverkehr». Die Alfred-Escher-Strasse weist im entsprechenden Abschnitt eine nachbarschaftliche Funktion auf, in der im Minimum der Begegnungsfall zweier Zufussgehenden (2,00 m) einschliesslich entsprechender Zuschläge für angrenzende Mauern sowie Parkplätze sicherzustellen ist. Für die Umsetzung einer durchgehenden Veloinfrastruktur sowie einer durchgehenden Baumallee, die sich auch positiv auf die Aufenthaltsqualität auf den Gehwegen auswirkt, wird im Sinne einer Gesamtinteressensabwägung die Gehwegbreite unter Berücksichtigung der Richtwerte verschmälert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 28:

Flächen seien nur dann zu versiegeln, wenn dies unbedingt nötig ist. Parkplätze, Flächen für den Güterumschlag als auch Teile der Gehwegflächen seien so auszuführen, dass Meteorwasser gut versickern kann.

Stellungnahme:

Zusätzliche Entsiegelungsmöglichkeiten als auch die Ausgestaltung der Autoabstellplätze sowie der Gehwege mit einem sickerfähigen Belag werden in der weiteren Projektierung überprüft.

Die Einwendung wird teilweise 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, 24. April 2023 ano

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

