



Strassenbauprojekt

Bericht zu den Einwendungen

Hofwiesenstrasse
Abschnitt Schaffhauserplatz bis Bucheggplatz

Bau Nr. 20059

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, April 2026 stw

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Einwendungen	4
3	Schlussbemerkungen	23

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 Hofwiesenstrasse im Abschnitt Schaffhauserplatz bis Bucheggplatz mit den geplanten Massnahmen Neugestaltung des Strassenraums wurde vom 21. November bis 22. Dezember 2025 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 24 Eingaben mit total 88 Anträgen eingegangen, welche zu 52 thematischen Einwendungen zusammengefasst werden konnten. 5 Einwendungen werden ganz und 24 Einwendungen teilweise berücksichtigt. 23 Einwendungen 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:

Der Strassenraum wird neu aufgeteilt und optimiert. Zwischen der Rothstrasse und dem Bucheggplatz wird ein Mischverkehr von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr eingeführt. Es wird ein durchgehendes Veloangebot zwischen dem Schaffhauser- und Bucheggplatz eingeführt. Die Tram- und Bushaltestellen werden hindernisfrei ausgebaut und die Trottoirs werden verbreitert. Bei der beidseitigen Baumallee werden Standorte für die Bäume vorgesehen. Im Bereich zwischen Schaffhauserplatz und Rothstrasse werden 22 neue Bäume gepflanzt sowie weitere Entsiegelungsmassnahmen und eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität vorgenommen.

2 Einwendungen

Einwendung 1:

Der geplante Abbau einer Autospur zu Gunsten eines Radstreifens zwischen der Rothstrasse und dem Schaffhauserplatz sei als provisorische Massnahme so schnell wie möglich umzusetzen, bis mit diesem Bauprojekt eine definitive Umsetzung folgt.

Stellungnahme:

Der erwähnte Velostreifen aus dem Verkehrsversuch musste aus Gründen der Baustellen «Glaisersatz Schaffhauserplatz» und «Fernwärmeausbau Hofwiesenstrasse» wieder aufgehoben werden. Eine Wiedereinrichtung dieser Massnahme wird unter Berücksichtigung dieser und weiterer Baustellen, sofern sinnvoll und möglich, laufend in Betracht gezogen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 2:

Der Radstreifen und der Fahrstreifen auf der Hofwiesenstrasse stadteinwärts seien bis nach der Fussgängerinsel auf Höhe der Liegenschaft Schaffhauserstrasse 43 gleichbleibend auszubilden. Der Radstreifen sei auf Höhe der Fussgängerinsel zu markieren und soll die Breite von 1.80 Metern nicht unterschreiten. Notfalls sei die Breite der Fussgängerinsel oder das Trottoir anzupassen.

Stellungnahme:

Die Forderung liegt ausserhalb des Projektperimeters und kann somit nicht im Rahmen des vorliegenden Projekts umgesetzt werden. Bei der Projektierung des Projekts Hofwiesenstrasse wird nach Möglichkeit auf eine Aufwärtskompatibilität in Richtung Stadt geachtet.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 3:

Bei der Einbindung der Hofwiesenstrasse in die Rothstrasse (Abzweigung links bergwärts) sei eine grosszügige Aufstellfläche für den linksabbiegenden Veloverkehr vorzusehen, damit ein Wartebereich mit ausreichend Platz für mehrere Fahrräder geschaffen wird. Die Zufahrt zum Wartebereich sei mit einer komfortablen Trottoirüberfahrt zu gestalten. Ebenfalls sei von der Hofwiesenstrasse herkommend eine Möglichkeit zum direkten Linksabbiegen zum Migros (Quartierzentrum) vorzusehen, ohne dass zunächst nach rechts zur Ampel gefahren werden muss.

Stellungnahme:

Die Anbindung der Hofwiesenstrasse an die Rothstrasse und an die Begegnungszone vor der Migros wurde detailliert in der Vorstudie geprüft. Das indirekte Linksabbiegen in die Rothstrasse oder zum Quartierzentrum ist eine gängige Lösung und gewährleistet, da lichtsignalgeregelt, eine sichere und

rechtwinklige Querung der Fahrspuren des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Trassees der VBZ.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 4:

Sämtliche Velostreifen vom Bucheggplatz bis zum Schaffhauserplatz sowie in der Gegenrichtung seien baulich zu schützen. Dies könne durch Pfosten, Poller oder andere bauliche Massnahmen realisiert werden, welche fix auf der Strasse angebracht seien und den motorisierten Individualverkehr (MIV) daran hinderten, in die Velospur einzufahren. Insbesondere im Bereich der Einmündung Rothstrasse sei sicherzustellen, dass der Abbieger nicht in den Bereich des Veloverkehrs fahren kann. Farbmarkierungen allein würden keine bauliche Massnahme darstellen.

Stellungnahme:

Der bauliche Schutz der neuen Velostreifen wird im Vorprojekt unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der städtischen Velostandards vertieft überprüft und, sofern sinnvoll und möglich, umgesetzt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 5:

Der Knoten Schaffhauserplatz/Rotbuchstrasse sei mit jeweiligen Vorgrün fürs Velo und Velosäcken auszugestalten.

Stellungnahme:

Das Vorgrün und die Regelung der Phasen werden unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und Überprüfung der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotens vertieft überprüft und, sofern sinnvoll und möglich, umgesetzt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 6:

Das Rechtsabbiegen bei Rot von der Schaffhauserstrasse in die Rothstrasse sei mit der Tafel Rechtsabbiegen bei Rot zu ermöglichen.

Stellungnahme:

Da die Velos in diesem Bereich nicht am Fahrbahnrand bleiben, sondern auf dem mittigen Velostreifen weiterfahren, kann es zu einem erheblichen Gefahrenpotenzial mit dem nach rechts abbiegenden motorisierten Individualverkehr aus der Schaffhauserstrasse in Richtung Bucheggplatz kommen. Aus diesem Grund wird vom Rechtsabbiegen bei Rot an dieser Stelle abgesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 7:

In der Begegnungszone vor den Liegenschaften Hofwiesenstrasse 10-22 seien mehr Velo-Piktogramme als vorgesehen anzubringen. Dadurch könne angezeigt werden, dass Velos im Gegenverkehr erlaubt sind.

Stellungnahme:

Wird in der weiteren Projektierung vertieft überprüft und optimiert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 8:

Sämtliche Velospuren über die Kreuzung Schaffhauserplatz/Weinbergstrasse seien mit der roten Velofarbe gemäss den Standards Veloverkehr des Kantons Zürich zu markieren, und nicht nur mit den kleinen gelben Velosymbolen.

Stellungnahme:

Die Einfärbung von Velospuren im Kreuzungsbereich wird im Vor- und Bauprojekt vertieft überprüft und, sofern sinnvoll und möglich, optimiert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 9:

Vom Knoten Hofwiesen-/Rothstrasse bis zum Knoten Hofwiesen-/Rotbuchstrasse sei der Radstreifen durch einen abgesetzten Radweg zu ersetzen.

Stellungnahme:

Ein abgesetzter Radweg in diesem Abschnitt ist aus Platzgründen, der angrenzenden motorisierten Individualverkehr-Spur und des daran anschliessenden Rasentrasses der VBZ nicht möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 10:

Die Velostreifen entlang der Hofwiesenstrasse seien überall, dort wo möglich, als baulich abgetrennte Velowege auszuführen (mit einem überfahrbaren Vertikalversatz 4cm zur Strasse). Der Bordstein zur Strasse sei auch bei Fussgängerstreifen durchgehend auszuführen, dort aber vollständig abgesenkt.

Stellungnahme:

Die Ausbildung des neuen Veloangebots als Veloweg anstelle von Velostreifen wird in der weiteren Projektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der städtischen Velostandards vertieft überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 11:

Die direkte Fahrbeziehung der Rothstrasse über die Hofwiesenstrasse hinweg sei aufzuheben. Der gewonnene Platz sei für eine verbesserte Veloführung und Begrünung zu nutzen.

Stellungnahme:

Eine Aufhebung der erwähnten Fahrbeziehung wurde in der Vorstudie geprüft. Der daraus resultierende Platzgewinn für den Veloverkehr ist gering und wurde aus diesem Grund verworfen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 12:

Der indirekte Linksabbieger am Schaffhauserplatz sei rechtzeitig mit einer Tafel anzukündigen; d.h. beim öffentlichen WC bei der Seminarstrasse.

Stellungnahme:

Die Signalisation des neuen Veloangebots und der übrigen Massnahmen werden in der weiteren Projektierung geplant.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 13:

Die Veloampeln bei der Tramhaltestelle Hofwiesenstrasse seien so zu programmieren, dass eine koordinierte Steuerung (Grüne Welle) vom Bucheggplatz bis zum Schaffhauserplatz für den Veloverkehr entsteht. Im Falle eines haltenden Trams sei die Steuerung so anzupassen, dass der Veloverkehr möglichst noch vor dem Tram durch die Haltestelle kommt.

Stellungnahme:

Die Programmierung einer grünen Welle rein für den Veloverkehr ist nicht umsetzbar, da diese den Verkehrsfluss und die Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsteilnehmenden massgebend beeinträchtigen würde.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 14:

Der Velostreifen bergwärts an der Rothstrasse sei baulich vom Fussweg abzusetzen und auf Standardmasse zu verbreitern. Eine Mischfläche sei zu vermeiden. Der Velostreifen solle am Ende (bei «Hair Inspiration») nicht enden, sondern bis zum Fussgängerstreifen weitergeführt werden. An dieser Stelle sei eine Veloampel mit Velodrücker vorzusehen, um eine sichere Querung zu ermöglichen.

Stellungnahme:

Das Veloangebot in der Rothstrasse bergwärts in Richtung Schaffhauserstrasse wurde in der Vorstudie intensiv studiert. Der vorgesehene, baulich abgesetzte Veloweg berücksichtigt die engen örtlichen Verhältnisse des vorliegenden Strassenraums mit den direkt angrenzenden Liegenschaften.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 15:

Der Radstreifen in der Mitte der Rothstrasse (bergab) soll durch einen abgesetzten Radweg rechts der Fahrbahn ersetzt werden und neu dem Veloverkehr aller Abbiegerichtungen dienen. Die Kreuzung zwischen links abbiegenden Velos und geradeaus fahrenden oder rechts abbiegenden Autos beim Knoten Roth-/Hofwiesenstrasse soll mit separaten Lichtsignalphasen geregelt werden. Ebenfalls soll die Komplexität am Knoten reduziert werden, so dass eine Querung in einer Phase entlang der Rotstrasse ermöglicht wird (ohne Zwischeninsel zwischen zwei motorisierten Individualverkehrs-Spuren).

Stellungnahme:

Die Veloführung stadteinwärts in der Rothstrasse wird im Rahmen des Vor- und Bauprojekts weiter vertieft geprüft und gegebenenfalls optimiert. Die vorgeschlagene Veloweiche sowie der Veloweg am Rand sind mögliche Varianten, welche in die Überlegungen miteinbezogen werden. Neben den örtlichen Randbedingungen und den Platzverhältnissen ist die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotens zu berücksichtigen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 16:

Die Velofurten bei der Mittelinsel auf Höhe Hofwiesenstrasse 9 sei ohne Vertikalversatz zu bauen.

Stellungnahme:

Im Rahmen der weiteren Projektierung werden die Velofurten bei den Mittelinseln sowie die Veloquerungen der Tramgleise unter Licht weiter vertieft geprüft und gegebenenfalls optimiert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 17:

Beim Knoten Seminar-/Hofwiesenstrasse sei vor dem FGS auf der Hofwiesenstrasse ein Velosack zu markieren.

Stellungnahme:

Das direkte und indirekte Linksabbiegen in Richtung Weinbergstrasse wird im Rahmen des Vorprojekts weiter vertieft geprüft und gegebenenfalls optimiert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 18:

Die projektierten Velostreifen mit einer Breite von 1.80 m seien zu schmal. Die Velostreifen seien auf mindestens 2.50 m zu verbreitern.

Stellungnahme:

Eine Verbreiterung der Velostreifen auf städtische Standardmasse ist aufgrund der bestehenden Bäume auf beiden Seiten der Strasse nicht möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 19:

Bei der Einfahrt in die Hofwiesenstrasse vom Bucheggplatz sei bei der Fahrbahnverengung zwischen Haus 97 und 95 baulich ein Schutz der Velofahrenden nötig. Denkbar wäre zum Beispiel eine kleine Insel (Veloweiche) auf Höhe Nr. 97, welche Velos rechts passieren können und welche Autos frühzeitig aufs Tramtrasse führen. Alternativ solle die Anbindung des Bucheggplatz auf die Hofwiesenstrasse mit einer LSA geregelt werden.

Stellungnahme:

Die Veloführung, die Fahrbahnverengung sowie Verflechtung des motorisierten Individualverkehrs mit dem Tramverkehr wird im Rahmen des Vorprojekts weiter vertieft und nach Möglichkeit optimiert. Neben den örtlichen Verhältnissen auf der Strasse und dem Erhalt der Bäume sind Anforderungen des öffentlichen Verkehrs in Richtung Stadt wichtige Kriterien.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 20:

Velovorgrün Rothstrasse: In der Rothstrasse in Richtung Hofwiesenstrasse (Tempo 50) wird der Veloverkehr in der Mitte geführt. Dies entspreche nicht dem Wunsch der Stadt eines Velonetzes für Menschen von 8-80. Der Velostreifen in der Mitte verzeihe keine Fehler und könne zu schweren Unfällen führen. Falls dies nicht geändert werden könne, so müsste zwingend ein mind. 10 Sekunden langes Velovorgrün an der LSA Schaffhauser-/Rothstrasse eingerichtet werden, damit das Velo als eine Art Pulk Führerin durch die gefährliche Stelle geführt werden könne. Dies hätte zusätzlich den Vorteil, dass die LSA den Verkehr bereits frühzeitig reguliert und es zu keiner Verkehrsüberlastung am Knoten Schaffhauserplatz führt. Ein Stau am Schaffhauserplatz hätte nämlich auch negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeit der Tramlinien 11/15 vom Bucheggplatz herkommend. In der Schaffhauserstrasse hat es genügend Raum für einen Rückstau des motorisierten Individualverkehrs.

Stellungnahme:

Die Veloführung talwärts in der Rothstrasse wird im Rahmen des Vor- und Bauprojekts weiter vertieft geprüft und gegebenenfalls optimiert. In die Überlegungen einbezogen werden unter anderem eine Veloweiche, eine randseitige Führung des Radwegs oder Massnahmen bei der LSA. Neben den örtlichen Randbedingungen und den Platzverhältnissen sind dabei auch die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Kreuzung zu berücksichtigen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 21:

Die geplante Ausführung beim Umbau des Schaffhauserplatzes entspreche nicht der «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» im Sommer 2015, da die Velostandplätze nicht einmal den nationalen Standards genügten. Es sei eine Überarbeitung des Projekts mit der Prüfung eines weiteren Abbaus von motorisierten Individualverkehrs-Spuren auszulösen, falls die Mindestbreite bei den Velospuren nicht eingehalten werden könne. Weiterhin seien durchgezogene gelbe Linie im Bereich der Wartelinie an den Ampeln zu prüfen.

Stellungnahme:

Die projektierten und aufgelegten Massnahmen entsprechenden den Erkenntnissen des Verkehrsversuchs und berücksichtigen die örtlichen Verhältnisse. Ein weiterer Spurabbau des motorisierten Individualverkehrs ist nicht möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 22:

Auf dem gesamten Abschnitt sollen auf den Grünstreifen Veloabstellplätze angeordnet werden, insbesondere in der Nähe von Knoten, Haltestellen, und weiteren möglichen Destinationen mit Bedarf für Veloabstellplätze. Zudem sollen im Raum der Migros und der neuen Begegnungszone ausreichend Veloabstellplätze vorgesehen werden.

Stellungnahme:

Die Anordnung von ausreichend Veloabstellplätzen wird im Vor- und Bauprojekt, auch in Absprache mit dem angrenzenden Gewerbe, geprüft und nach Möglichkeit optimiert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 23:

Am Knoten Roth-/Hofwiesenstrasse soll die Veloführung verbessert werden, insbesondere weniger Mischverkehrsflächen Fuss/Velo. Auch die Autoverkehrsfläche

soll reduziert werden, indem Ausrundungen verkleinert werden. Der gewonnene Platz soll teilweise für baulich gesicherte Veloinfrastruktur verwendet werden.

Stellungnahme:

Die Veloführung in diesem Bereich wird im Vor- und Bauprojekt weiter vertieft geprüft und nach Möglichkeit optimiert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 24:

Die Rampen bei der Einfahrt in die Veloüberfahrt an der Tramhaltestelle Laubiweg sollen möglichst flach gestaltet werden, sodass bei einer Durchfahrt mit 25 km/h kein Stoss entsteht. Sämtliche weiteren Übergänge im Projektperimeter seien ebenfalls möglichst stufenlos auszuführen, um einen komfortablen und sicheren Fahrfluss zu gewährleisten.

Stellungnahme:

Die Veloführung und die Rampen werden, im Abgleich mit den Velostandards Stadt Zürich, den örtlichen Verhältnissen und den Aspekten Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden im Vor- und Bauprojekt weiter vertieft geprüft und nach Möglichkeit optimiert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 25:

Der Veloverkehr sei bei der Haltestelle Laubiweg hinter dem Wartebereich durchzuführen (Velobypass).

Stellungnahme:

Die Führung des Veloverkehrs mit einer Veloumfahrung (Velobypass) schied wegen möglichen Konflikten zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden sowie den Auswirkungen auf die Bäume im Haltestellenbereich aus dem Variantenstudium aus.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 26:

Auf eine Veloführung über den Wartebereich der Haltestelle sei zu verzichten oder es seien bauliche Vorkehrungen zu treffen, welche die Geschwindigkeit für Velos auf 5 km/h begrenzen.

Stellungnahme:

Die Haltestelle mit Veloüberfahrt wird aufgrund der geringen Ein- und Aussteigezahlen sowie der begrenzten Platzverhältnisse als die beste Lösung für den Velo- und Fussverkehr beurteilt. Der Veloverkehr bei beiden Überfahrten wird mit einer Veloampel geregelt, wodurch der Veloverkehr bei ein- und aussteigenden Trampassagieren angehalten wird. Im Rahmen des Vor- und Bauprojekts werden weitere markierungstechnische und bauliche Massnahmen geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 27:

Die bestehenden Breiten der motorisierten Individualverkehr-Fahstreifen seien beizubehalten.

Stellungnahme:

Bei einer Beibehaltung der Fahstreifen des motorisierten Individualverkehrs können die Anforderungen des Veloverkehrs nicht berücksichtigt werden. Mit der Neuaufteilung des Strassenraums auf die verschiedenen Verkehrsträger können die gesamtheitlichen Bedürfnisse und Anforderungen berücksichtigt werden. Die Leistungsfähigkeit mit der Neuaufteilung konnte mit dem durchgeführten Verkehrsversuch nachgewiesen werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 28:

Auf die weissen Parkplätze Höhe Hofwiesenstrasse 11 sei zu verzichten. Die Ein- und Ausfahrten in die Parkplätze würden den Veloverkehr stadteinwärts unnötig gefährden.

Stellungnahme:

Die Situation mit den Parkplätzen in diesem Abschnitt wird aktuell im Rahmen der Weiterprojektierung des Vor- und Bauprojekts vertieft geprüft und nach Möglichkeiten verbessert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 29:

Vor den Liegenschaften Hofwiesenstrasse 3 und 5 (Post und Coop Pronto) soll entweder das Halten von Motorfahrzeugen mit einem Güterumschlagsfeld offiziell erlaubt werden, oder es soll mittels Poller verunmöglicht werden. Das Risiko eines Dooringunfalls auf dieser Höhe sei zu minimieren. Auf die Parkverbotslinie (gelb, durchbrochen mit Kreuzen, Signal 6.22. SSV) soll verzichtet werden. Das Konzept zur Anlieferung und Güterumschlag soll überdacht und namentlich für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

Stellungnahme:

Die Situation mit den Parkplätzen und dem Güterumschlag in diesem Abschnitt wird aktuell im Rahmen der Weiterprojektierung des Vor- und Bauprojekts vertieft geprüft und nach Möglichkeiten verbessert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 30:

Die Funktionalität der Taxistandplätze als Quartierzubringer soll in alle Richtungen vollumfänglich erhalten bleiben. Eventualiter seien Ersatzstandplätze in der Schaffhauserstrasse zu schaffen.

Stellungnahme:

Die Lage der Taxistandplätze wird ebenfalls im Rahmen der Weiterprojektierung des Vor- und Bauprojekts vertieft geprüft und nach Möglichkeiten verbessert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 31:

Vor der Liegenschaft Schaffhauserplatz 3 soll auf den geplanten Grünstreifen mit den zwei Bäumen verzichtet werden. Stattdessen soll die Fahrbahn und das Tramtrasse um etwa 1 m nach Westen verschoben werden.

Stellungnahme:

Die neuen Bäume im erwähnten Bereich bis in Richtung Rotbuchstrasse berücksichtigen die städtischen Anforderungen gemäss der Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» sowie dem Bedürfnis einer Optimierung der Aufenthaltsqualität im Quartierzentrum Schaffhauserplatz. Die vorgeschlagene Verschiebung des motorisierten Individualverkehrs- und Tramtrassees um einen Meter gegen Westen würde zu Lasten der Bäume in diesem Bereich gehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 32:

Auf die Baumbepflanzung vor dem Schaufenster der Liegenschaft Hofwiesenstrasse 25 sei zu verzichten, da die Sicht auf das Schaufenster auch von der Strasse her gewährleistet sein muss.

Stellungnahme:

Der erwähnte Baum ist Teil der Fortsetzung der beidseitigen Baumallee in der Hofwiesenstrasse und entspricht den städtischen Vorgaben.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 33:

In die Rundbank vor dem Café Frieda / Buchmann Beck sei ein Baum zu pflanzen.

Stellungnahme:

Im erwähnten Rundbankbereich ist ein Platz für eine saisonale Bepflanzung vorgesehen, beispielsweise für den traditionellen Weihnachtsbaum des Quartiervereins.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 34:

Bei der Neu- oder Ersatzbepflanzung sei wie im Oerliker Park in Zürich-Nord auf Erlen- und Birkenbäume zu verzichten; dies aus Rücksicht auf Allergiker. Des Weiteren sollen sämtliche Neupflanzungen mit einheimischen und standortgerechten Pflanzen vorgenommen werden.

Stellungnahme:

Die Baumneupflanzungen werden im Rahmen der Weiterprojektierung des Vor- und Bauprojekts durch definiert, wobei auch die Standortgerechtigkeit, die Hitzebeständigkeit, Pollen usw. bei der Auswahl mitbeurteilt werden.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 35:

Mindestens überall dort, wo sie nicht vom motorisierten Individualverkehr befahren werden, seien zusätzliche Ruderalflächen zwischen den Tramschienen zu schaffen. Dies gilt insbesondere beim Bucheggplatz bis Höhe Hofwiesenstrasse 97 und beim Schaffhauserplatz ab Höhe Coop Pronto bis zum Projektperimeter-Rand vorne an der Tramhaltestelle.

Die Ruderalfläche zwischen den Tramschienen bei der Haltestelle Laubiweg sei zu erhalten und in Richtung Schaffhauserplatz bis auf Höhe Hofwiesenstrasse 48 zu verlängern.

Stellungnahme:

Die begrünbaren Flächen des Tramtrassees wurden im Rahmen der Projektierung intensiv geprüft und optimiert. Eine weitere Vergrößerung entsprechender Flächen oder die Beibehaltung der Ruderalfläche im Bereich Laubiweg zwischen den Gleisen ist aus geometrischen Gründen und Aspekten der notwendigen Überfahrbarkeit durch Busse nicht möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 36:

Es seien zusätzliche Bäume zu pflanzen: Bei den Bushaltestellen an der Rotbuchstrasse seien vor der Rotbuchstrasse Nr. 3 und direkt gegenüberliegend unterhalb der Bushaltestelle beidseitig mindestens je ein Baum, sowie auf den neu geschaffenen Fussgängerflächen zwischen Migros und Blumenladen/Orinad zusätzliche Bäume zu pflanzen.

Stellungnahme:

Die Baumneupflanzungen in den erwähnten und in den übrigen Bereichen werden im Rahmen der weiteren Projektierung nach Möglichkeit weiter optimiert. Dabei sind auch Aspekte wie Sichtweiten und vorhandene Werkleitungen im Untergrund zu berücksichtigen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 37:

Es sei eine Vergrößerung der entsiegelten Flächen bis über die Rundbank Schaffhauerplatz hinaus anzustreben. Mögliche Bereiche seien die neu geschaffenen Fussgängerflächen zwischen Migros und Blumenladen/Orinad, Flächen Fussgängerinseln sowie in der neuen Begegnungszone. Wo Ruderalflächen aus Gründen der Begeh- oder Befahrbarkeit ungünstig sind, seien vermörtelte Natursteinpflaster zu prüfen.

Stellungnahme:

Zusätzliche entsiegelte Flächen in den erwähnten sowie in weiteren Bereichen werden im Rahmen der weiteren Projektierung geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 38:

Der Zugang zu den beiden Parkplätzen an der Hofwiesenstrasse 25 muss jederzeit gewährleistet sein. Ebenso die Anlieferung für Waldvogel Interieurs im Parterre dieser Liegenschaft.

Stellungnahme:

Die Zugänglichkeit zu den Parkplätzen im umgesetzten Neubauprojekt ist gewährleistet. Allfällige nicht vermeidbare Behinderungen der Parkplätze während der Bauzeit werden rechtzeitig mit dem Eigentümer abgesprochen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 39:

Auf Höhe Hofwiesenstrasse 21/23 entsteht eine neue Baumreihe, was sehr begrüsst wird. Jedoch wäre es hinsichtlich Gebrauch hilfreich, nach dem Fussgängerstreifen einen sog. Platz für Anlieferung, Umschlag, Umzug oder dgl. auszuscheiden.

Stellungnahme:

Der vorhandene Platz in diesem Bereich reicht nicht aus, um eine befahrbare und entsiegelte Fläche umzusetzen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 40:

Vor dem Grundstück UN893 (Hofwiesenstrasse 28) sei zwischen den Bäumen auf dem Trottoir eine «Fläche befahrbar, entsiegelt» einzuplanen. Dies für Waren- und Personenumschlag.

Stellungnahme:

Die befahrbaren und entsiegelten Flächen bei nicht vorhandener rückwärtiger Erschliessung der Liegenschaften wurden mit einem Konzept einer regelmässigen Teilung angeordnet. Eine entsprechende geplante Fläche liegt vor der Liegenschaft Hofwiesenstrasse 32, in unmittelbarer Nähe zur Liegenschaft Hofwiesenstrasse 28.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 41:

Die Einmündung in den Bucheggplatz sei als Rechtsabbieger für den Fahrzeugverkehr mit einem Y Schild (keine Vorfahrt) und für den Veloverkehr mit einem Rechtsabbiegesignal frei (Pfeil) anstelle einer LSA zu signalisieren.

Stellungnahme:

Die Forderung ist aus Aspekten der Verkehrssicherheit nicht umsetzbar.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 42:

Falls das indirekte (gekröpfte) Linksabbiegen umgesetzt wird, seien auf der Gegenseite an der Weinbergstrasse klare Signale für den Veloverkehr anzubringen, damit Velofahrende eindeutig erkennen können, wann sie losfahren dürfen.

Stellungnahme:

Die Veloführung in Richtung Weinbergstrasse wird im Rahmen der weiteren Projektierung nach Möglichkeit weiter optimiert. Im Rahmen dessen werden auch die Markierungs- und Signalisations-Massnahmen im Detail ausgearbeitet.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 43:

Beim Bucheggplatz soll das vorliegende Projekt mit dem Veloexpressprojekt Bucheggplatz und mit dem Projekt Rötelstrasse-Bucheggstrasse so koordiniert werden, damit die Velowege verbunden werden können. Der Anschluss soll unter anderem so gestaltet werden, dass das (indirekte) Linksabbiegen aus der Hofwiesenstrasse möglich ist. Ebenso soll bei der Einmündung der Hofwiesenstrasse zum Bucheggplatz für den nach rechts abzweigenden Veloverkehr eine unterbruchsfreie Fahrt ohne Halt in das Veloexpressprojekt ermöglicht werden.

Stellungnahme:

Die Durchgängigkeit, die Anschlüsse und die Wunschlinien für den Veloverkehr in den erwähnten Projekten werden in der weiteren Projektierung, unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen, weiter vertieft geprüft und sofern möglich, im Projekt berücksichtigt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 44:

Vom Schaffhauserplatz sei eine eigene Spur für das direkte Linksabbiegen des Veloverkehrs in die Weinbergstrasse zu schaffen. Das indirekte Abbiegen (zuerst nach rechts, dann nach links) sei nicht akzeptabel. Der Autoverkehr dürfe gegenüber dem Veloverkehr nicht priorisiert werden.

Stellungnahme:

Das direkte Linksabbiegen mit einer entsprechenden Spur wurde im Variantenstudium überprüft. Aus Gründen der Platzverhältnisse, der erhobenen Velo-Frequenzen in diese Richtung und der vorgesehenen Platzaufwertung mit den beiden Bäumen wurde auf eine direkte Linksabbiegespur verzichtet und das indirekte Linksabbiegen in Richtung Weinbergstrasse im Projekt aufgenommen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 45:

Die Erreichbarkeit der Erdgeschossnutzungen per Velo am Schaffhauserplatz sei zu verbessern.

Stellungnahme:

Die Erreichbarkeit der Erdgeschossnutzungen Schaffhauserplatz aus Richtung der Rothstrasse und der Hofwiesenstrasse sowie der Schaffhauserstrasse wird durch vorgesehene Velomassnahmen und die Einrichtung einer Begegnungszone verbessert. Die Anordnung von ausreichend Veloabstellplätzen wird in der weiteren Projektierung, auch in Absprache mit dem angrenzenden Gewerbe weiter vertieft und nach Möglichkeit optimiert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 46:

Der Radius des Rechtsabbiegers von der Roth- in die Hofwiesenstrasse sei zu fahrdynamisch gezeichnet.

Stellungnahme:

Sämtliche Radien werden im Rahmen der weiteren Projektierung optimiert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 47:

Der Projektperimeter soll auf den ganzen Schaffhauserplatz und im erforderlichen Umfang auch auf seine Zu- und Wegfahrten ausgeweitet werden, um die Veloführung über den gesamten Platz neu zu konzipieren, so dass die Sicherheit und der Nutzungskomfort für den Veloverkehr deutlich gesteigert werden.

Alternativ soll der Projektperimeter im Süden etwa bei der Hofwiesenstrasse 3 enden. Der Bereich südlich davon soll in ein separates Projekt ausgegliedert werden, welches auf den gesamten Schaffhauserplatz ausgeweitet wird.

Stellungnahme:

Eine Studie für die Optimierung der Veloführung über den gesamten Schaffhauserplatz müsste eine umfassende Neu- und Umgestaltung des Platzes einschliesslich der angrenzenden Strassen sowie der Überprüfung der VBZ-Gleislagen umfassen.

Aufgrund der Komplexität des Knotens ist von einer Zeitdauer von etwa 15 Jahren bis zur Umsetzung auszugehen. Dabei wären auch das Alter der 2024/25 erneuerten Gleisanlage samt Werkleitungen im Untergrund im gesamten Kreuzungsbereich des Schaffhauserplatzes zu berücksichtigen.

Eine Teilung des Projekts auf Höhe Hofwiesenstrasse Nr. 3 würde das vorgesehene durchgehende Veloangebot in Richtung Stadt bis zum Knoten Rotbuchstrasse in einem Teilbereich unterbrechen. Hinzu kommt, dass auch der hindernisfreie Ausbau der Tramhaltestellen sowie die übrigen vorgesehenen Aufwertungsmassnahmen in diesem Bereich dadurch verunmöglicht würden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 48:

Auf der Rothstrasse soll die im Geschwindigkeitsplan der Strassenlärmsanierung 3. Etappe vorgesehene Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h mit diesem Projekt umgesetzt werden.

Stellungnahme:

Die Anpassung des Temporegimes wird basierend auf die gültigen Vorgaben in der weiteren Projektierung geprüft und gegebenenfalls umgesetzt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 49:

Der motorisierte Individualverkehr sei in der ganzen Hofwiesenstrasse im Einbahnverkehr in Richtung Bucheggplatz zu führen. Der gewonnene Platz sei zu Gunsten eines unabhängigen begrünten Bahnkörpers und abgesetzten Velowegen zu nutzen.

Stellungnahme:

Der vorgeschlagene Einbahnverkehr in Richtung Bucheggplatz und die Führung des Trams in einem unabhängigen Bahnkörper wurde als Variante geprüft. Aus Gründen der erforderlichen Baumfällung und Neupflanzung und aus Aspekten der Verkehrsverlagerung des motorisierten Individualverkehrs wurde diese Variante verworfen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 50:

Auf den Abbau von motorisierten Individualverkehr-Fahrstreifen sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Verkehrsführung mit dem vorgesehenen Abbau der Spuren des motorisierten Individualverkehrs in einzelnen Abschnitten wurde mittels einer Verkehrssimulation und einem Verkehrsversuch überprüft. Sowohl die Simulation als auch der Versuch bestätigten, dass der Abbau Fahrspuren den Verkehrsfluss nicht signifikant beeinträchtigen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 51:

Auf Mischflächen zwischen Tram und Strassenverkehr sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Verkehrsführung mit dem vorgesehenen Mischverkehr des motorisierten Individualverkehrs und dem Tram in einzelnen Abschnitten wurde mittels einer Verkehrssimulation und einem Verkehrsversuch überprüft. Sowohl die Simulation als auch der Versuch bestätigten, dass die Einrichtung des Mischverkehrs weder den Verkehrsfluss noch die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs signifikant beeinträchtigen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 52:

Auf die Einführung einer Begegnungszone sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Durch die Einrichtung einer Begegnungszone wird die Erschliessung und die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich wesentlich verbessert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

3 Schlussbemerkungen

Der Bericht liegt gemäss § 13 Abs. 3 StrG während 60 Tagen zur Einsichtnahme öffentlich auf. Der Zeitpunkt der Auflage wird im städtischen Amtsblatt «Tagblatt der Stadt Zürich» bekannt gegeben.

Das Projekt wird durch den Stadtrat festgesetzt und vor der Projektfestsetzung gemäss § 16 und 17 StrG (Planaufgabe- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

Stadt Zürich
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
T+ 41 44 412 50 99
tiefbauamt@zuerich.ch
stadt-zuerich.ch/tiefbauamt