



Strassenbauprojekt

Triemlistrasse

In der Ey – Birmensdorferstrasse

Bau-Nr. 08119

Bericht zu den Einwendungen

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

1. Vorbemerkungen

1.1 Mitwirkung der Bevölkerung

Gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) sind die Projekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Das Strassenbauprojekt in der Triemlistrasse, Abschnitt In der Ey bis Birmensdorferstrasse, mit den geplanten Massnahmen wurde vom 14. Februar bis zum 16. März 2020 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind fünf Einwendungen mit total zehn Anträgen eingegangen, davon vier mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit sechs vorliegenden Anträgen werden keine Anträge ganz oder teilweise berücksichtigt. Sechs 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:

Umsetzung der regionalen Veloroute Fahrtrichtung In der Ey und Anpassung der Veloroute Richtung Birmensdorferstrasse, Anpassung der Fussgängerbeziehung im Bereich Rossackerstrasse, Baumersatz, Anpassung der öffentlichen Beleuchtung und der Fahrleitung, Erneuerung des Strassenoberbaus sowie der Kanalisation und Werkleitungen.

2. Einwendungen

Einwendung:

Auf die Einführung eines Tempo 30-Regimes sei zu verzichten.

Die Triemlistrasse stelle eine wichtige Verbindungsstrasse zwischen den Stadtteilen Triemli und Albisrieden dar. Zwei Hauptbuslinien würden über die Triemlistrasse verkehren: Nr. 80 und 33 sowie die Nachtlinie N14. Es befänden sich keine Kindergärten / Kitas (o. ä) und / oder Schulen bzw. Seniorenheime an dieser Strasse. Auch würde an dieser Strasse kein Unfallschwerpunkt existieren. Die Strasse sei breit und übersichtlich, somit seien keine Ausnahmen von der regulären Innerortgeschwindigkeit von «Generell 50» für eine Temporeduktion gegeben.

Gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. a Verkehrsregelverordnung (VRV) gelte folgendes: Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für die Fahrzeuge betrage unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 50 km/h in Ortschaften. Deshalb sein auf die Einführung von Tempo 30 gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Einführung von Tempo 30 begründet sich primär durch das vorhandene Sicherheitsdefizit für den Langsamverkehr. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit kann angewendet werden, wenn bestimmte Strassenbenutzende einen besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutz bedürfen, Art. 108 Abs. 2 lit. b Signalisationsverordnung (SSV). Des Weiteren besagt Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV, dass abweichende Höchstgeschwindigkeiten zulässig sind, wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Auch in der Stadtratsmitteilung vom 14. Juli 2021 zur Strassenlärmsanierung 3. Etappe Gesamtkonzept, die den Beschluss des Stadtrats Nr. 1217/2021 Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung 3. Etappe zur Grundlage hat, ist die Triemlistrasse bei den Strassen mit Tempo 30 enthalten.

Bei der Triemlistrasse handelt es sich um eine Sammelstrasse (gemäss Richtplan) mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 5000 Fahrzeugen. Im kommunalen Richtplan Verkehr, der am 2. Juli 2021 vom Gemeinderat festgesetzt wurde und am 28. November 2021 von den Stadtzürcher Stimmbeteiligten angenommen wurde (vorbehältlich Genehmigung der Baudirektion des Kanton Zürichs), ist festgehalten, dass als Massnahme sensible Siedlungsgebiete (Wohnen, Erholen) mittels Temporeduktion und Fernhalten des ortfremden Autoverkehrs vor den negativen Auswirkungen der Mobilität zu schützen sind. Zudem ist im Kapitel 5.2 Ziele (2) festgehalten, dass auf Sammelstrassen und in allen Quartierzentren grundsätzlich Tempo 30 gilt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Einführung der Richtungstrennung (Kernfahrbahn) sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Beim verfügbaren Querschnitt ist es nicht möglich, eine Richtungstrennung und beidseitige Velostreifen zu markieren und die minimalen Masse einzuhalten. Um den Richtplan und die Veloroute umzusetzen, ist es jedoch nötig, eine Veloinfrastrukturanpassung vorzunehmen. Mit der geplanten Kernfahrbahn ist es nach wie vor möglich, im Begegnungsfall Bus-Bus die Velospur nicht zu überfahren. Ausserdem soll eine Kernfahrbahn das Einhalten von Tempo 30 fördern.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Velospur von der Birmensdorferstrasse einbiegend in die Triemlistrasse sei auch in der Kurve mit 1,5 m zu markieren, da eine Gefahr bestehe, dass Autofahrende die Kurve schneiden und Velofahrende entsprechend eng überholen würden.

Stellungnahme:

Die Birmensdorferstrasse und die Triemlischlaufe sind nicht Bestandteil des Projekts 08119 Triemlistrasse. Deshalb ist eine Anpassung für den kompletten Kurvenbereich mit dieser Umsetzung nicht möglich und vorgesehen.

Die Velofahrenden werden im Bereich der Birmensdorferstrasse zunächst gemeinsam mit dem öffentlichen Verkehr geführt. Ab der Bushaltestelle Triemli gibt es keine separate Veloinfrastruktur. Die Velofahrenden werden gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr zur Triemlistrasse geführt. Die Lage der projektierten Fahrbahnränder berücksichtigt die Schleppkurve der in die Triemlistrasse einbiegenden Busse. Im Kurvenradius benötigt der öffentliche Verkehr sowie der Schwerlastverkehr die gesamte Fahrstreifenbreite. Aus Gründen der Verkehrssicherheit kann in diesem Bereich kein Velostreifen markiert werden. Diese dürfen nur dann markiert werden, wenn sie nicht durch andere Fahrzeuge benutzt werden müssen. Ein Überschleppen des Velostreifens ist nicht zulässig. Anderenfalls würde mit dem Velostreifen eine Sicherheit vorgegeben, die nicht vorhanden ist. Der Beginn des Velostreifens ist so gewählt, dass dieser nicht vom Schwerverkehr befahren werden muss.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Durchfahrtsbreite bei der Fussgängerschutzinsel auf Höhe der Einmündung In der Ey entspreche 3,25 m. In den Velostandards gelte dies als Qualitätsstufe B für eine Hauptroute. Es soll geprüft werden, ob die Durchfahrtsbreite so angepasst werden kann, dass die Radstreifen durchmarkiert werden können (Qualitätsstufe A). Andernfalls seien in der Engstelle im Minimum Velopiktogramme anzubringen (gemäss Art. 74a SSV), wie in den Velostandards S. 21 verwiesen werde.

Stellungnahme:

Damit der Velostreifen im Bereich der Fussgängerschutzinsel (FGS) markiert werden kann, ist eine Durchfahrtsbreite von 4,5 m notwendig (Fahrstreifen Bus / Lastwagen 3 m + Velostreifen 1,5 m). Im Vergleich zum vorliegenden Projekt müsste der Fahrbahnquerschnitt um 2,5 m verbreitert werden. Für die Verbreiterung des bestehenden Fahrbahnquerschnitts auf insgesamt 17 m wären Baumfällungen und Landerwerb zwingend. Im Sinne der Verhältnismässigkeit wird darauf verzichtet. Ein Verzicht auf die FGS ist ebenfalls nicht zulässig, da unter anderem die Fussgängerquerung Teil eines Schulwegs ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Kernzone und das Tempo-30-Regime seien auf dem ganzen Strassenabschnitt zwischen Triemliplatz und Albisriederdörfli einschliesslich des Abschnittes Püntstrasse auszudehnen.

Stellungnahme:

Die Triemlistrasse von der Einmündung In der Ey bis zum Albisriederdörfli ist nicht Bestandteil dieses Projekts, deshalb kann hierzu keine Stellung genommen werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Aufhebung (sämtlicher) Fussgängerübergänge und im speziellen jener an der Rossackerstrasse sei zu verzichten. Der Fussgängerübergang an der Rossackerstrasse werde von vielen Kindergärtnern und Primarschülern als Zugang zum Kindergarten Rossacker und zum Hort Triemli 2 und 3 genutzt und sei eine wichtige Schulwegachse für die an der nördlichen Triemlistrasse wohnhaften Kinder.

Stellungnahme:

Im Projektabschnitt wird nicht auf sämtliche Fussgängerstreifen verzichtet. Es wird einzig der Übergang beim Rossacker aufgehoben. Mit der Einführung von Tempo 30 ist ein flächiges Querren möglich und zugelassen. Nach Art. 47 Abs. 1 VRV (Überschreiten der Fahrbahn) müssen die Zufussgehenden Fussgängerstreifen sowie Über- oder Unterführungen benützen, wenn diese weniger als 50 m entfernt sind. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse ist es notwendig, eine Kernfahrbahn einzuführen, um einen Velostreifen zu markieren. Wenn jedoch der Fussgängerstreifen mit Schutzinsel beim Rossacker bestehen bleiben würde, könnte ab da an bis zur Strasse In der Ey kein Veloangebot mehr markiert werden. Eine entsprechende Verbreiterung der Strasse hätte zur Folge, dass Bäume weichen müssten und / oder grösserer Landerwerb nötig wäre. Im Sinne der Verhältnismässigkeit ist es deshalb gerechtfertigt, einen Fussgängerstreifen aufzuheben.

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.

Zürich, 26. April 2022

Die Direktorin

i.V.