



Bericht zu den Einwendungen

Strassenbauprojekt Regensdorferstrasse

Haltestelle «Heizenholz»

Bau Nr. 22668

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Einwendungen	4
3	Schlussbemerkungen	9

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 Regensdorferstrasse, Haltestelle «Heizenholz», mit der geplanten Anpassung des Strassenquerschnitts, der Neuordnung der Bushaltestelle «Heizenholz», dem hindernisfreien Ausbau der Haltekanten, dem Erstellen von neuen Wartehallen, dem Pflanzen von neuen Bäumen und Begrünung von Restflächen wurde vom 31. Mai 2024 bis 1. Juli 2024 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 6 Eingaben mit total 15 Einwendungen eingegangen, davon 4 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als eine Einwendung gezählt). Von den somit 11 vorliegenden Einwendungen wird 1 Einwendung teilweise und 10 Einwendungen 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:

Die Bushaltestelle «Heizenholz» wird neu sowohl für die Linie Nr. 46 als auch die Linie Nr. 89 in der Regensdorferstrasse angeordnet. Im Unterschied zu heute kann der stehende Bus auch stadtauswärts nicht mehr überholt werden. Da die Buslinie Nr. 89 hier ihre Endhaltestelle hat, wird der Bus Nr. 89 die Fahrgäste an der neuen Haltestelle aussteigen lassen und anschliessend in die bestehende Wendeschleife fahren. Die heutige Haltestelle in der Schleife wird neu als Warteraum für den Bus genutzt. Nach Ablauf der Wartezeit fährt der Bus zurück in die Regensdorferstrasse bzw. neue Haltestelle «Heizenholz», um die wartenden Fahrgäste aufzunehmen. Die Haltekanten der neuen Haltestelle «Heizenholz» können durchgehend mit einem Zürich-Bord von 22 cm Höhe ausgeführt werden und ermöglichen so einen stufenlosen Einstieg in den Bus.

Durch die Anpassungen am Strassenquerschnitt werden die Fahrspuren auf je 3,25 m verschmälert. Zwischen den beiden Fahrspuren entsteht eine grosszügige Grünfläche mit einer Baumreihe. In den Seitenbereichen werden die Gehweg- oder Haltestellenflächen ebenfalls vergrössert und bieten Platz für zusätzliche Bäume und Grünflächen. Sämtliche Baumgruben sollen zudem unterirdisch durch den Einbau von Baums substrat verbunden werden, um beste Voraussetzungen für die Bäume zu schaffen.

Im südlichen Bereich entsteht eine neue, zusätzliche Fussgängerquerung, die einen sicheren Zugang zu den Haltestellen bietet.

2 Einwendungen

Einwendung 1:

Auf die Ausgestaltung der Haltestelle «Heizenholz» als Kaphaltestelle sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die erforderlichen Sichtweiten bei Fussgängerstreifen sind bei Bushaltestellen einzuhalten. Insbesondere bei Fahrbahnhaltestellen ist darauf zu achten, dass querende Zufussgehende nicht durch den haltenden Bus verdeckt werden. Bei der Fahrbahnhaltestelle stadteinwärts liegt der Fussgängerstreifen unmittelbar nach der Haltestelle. In diesem Fall ist das Überholen eines wartenden Busses aus Sicherheitsgründen zu verhindern, um ein sicheres Queren zu gewährleisten. Zudem ist hier anzumerken, dass bereits die heutige Haltekante als Kap-Haltestelle ausgebildet ist.

In Gegenrichtung, stadtauswärts, wird die Sichtweite bei Tempo 50 knapp eingehalten. Würde man jedoch auf eine Kaphaltestelle verzichten, könnte es im Bereich vor der nördlichen Fussgängerquerung zu einem Konflikt kommen. Würde ein Fahrzeug den Bus noch schnell überholen bzw. eine Person gleichzeitig die Strasse queren, kann daraus eine gefährliche Situation entstehen. Vergleichbare kritische Situationen sind bereits heute an der bestehenden Haltestelle zu beobachten. Die Nicht-Überholbarkeit mittels Kaphaltestelle trägt somit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Da es sich beim nördlichen Übergang zudem um einen Schulweg handelt, ist hier die Sicherheit besonders wichtig.

Ein Grossteil der Haltestellen in der Regensdorferstrasse ist zudem bereits heute nicht überholbar, was dem Grundsatz einer einheitlichen Strassenraumgestaltung bzw. einem homogenen Strassenbild entspricht. Zudem ist hier anzumerken, dass die Haltezeiten der Busse kurz sind und somit kein erheblicher Rückstau entsteht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2:

Die Haltestelle der Linie 46 sei parallel zur heutigen Busstation 89, die an ihrem Platz verbleiben soll, anzuordnen.

Stellungnahme:

Die Haltestelle der Linie 89 kann an heutiger Lage nicht hindernisfrei ausgebaut werden, da die Wegfahrt aufgrund der hohen Haltekante nicht funktioniert. Das Heck des Busses würde beim Einlenken in die Regensdorferstrasse die hohe Haltekante touchieren und würde beschädigt. Desweitern müsste die Anordnung der Haltestelle der Linie 46 parallel zur Haltekante der Linie 89 mit einer Haltestelleninsel ausgeführt werden, um das Aussteigen zu ermöglichen. Aufgrund der Platzverhältnisse bzw. der Anfahrtsradien der Busse wäre eine Anfahrt an die Haltestelle aber nicht möglich. Zudem müssten massive Eingriffe in die heutige Grünfläche bzw. am bestehenden Baumbestand vorgenommen werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 3:

Auf die künstliche Verengung der heutigen Fahrstreifenbreiten sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Fahrspurbreiten entsprechen den aktuell geltenden Normen und Richtlinien. Die Breite von 3,25 m soll verhindern, dass der stehende Bus in der Haltestelle durch Velos oder Motorräder überholt werden kann. Dies zur Sicherheit der Zufussgehenden, die die Fahrbahn auf dem Fussgängerstreifen vor dem Bus queren. Desweiteren kann mit einer Breite von 3,25 m verhindert werden, dass Velofahrende von nachfolgenden Fahrzeugen, wie zum Beispiel Autos und Lastwagen, überholt werden und es so zu Konflikten kommt. Die heutigen Fahrspurbreiten lassen das Überholen von Radfahrenden, unter Mitbenutzung der Sperrfläche, grundsätzlich zu. Dies ist aber gemäss Strassenverkehrsgesetz nicht zulässig und wird entsprechend geahndet. Die Anpassung der Fahrspurbreiten kann zugunsten von hitzemindernden Massnahmen, wie Baumpflanzungen und Grünflächen, erfolgen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 4:

Es seien Velomassnahmen oder mindestens bergwärts ein Veloweg zur Umfahrung der Bushaltestelle einzuplanen.

Stellungnahme:

Auf der Regensdorferstrasse wird im Zusammenhang mit den Strassenlärmsanierungen 3. Etappe zukünftig Tempo 30 umgesetzt werden. Aufgrund der Verkehrsmenge, zusammen mit dem Temporegime von 30 km/h, ist eine Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr mit dem MIV eine durchaus gangbare Lösung und entspricht den aktuellen Velostandards der Stadt Zürich. Des Weiteren ist zu bemerken, dass im ganzen Abschnitt der Regensdorferstrasse keine separate Veloinfrastruktur umgesetzt ist, da die Platzverhältnisse dies nicht zulassen. Auch mit dem geplanten Oberflächenprojekt im Abschnitt Regensdorferstrasse Nr. 4 bis 109 (TAZ Bau Nr. 15103) muss darauf verzichtet werden. Nur in einem kurzen Abschnitt entlang der Haltestelle «Heizenholz» eine Veloinfrastruktur anzubieten, entspricht nicht dem Grundsatz einer einheitlichen Strassenraumgestaltung. Dabei wird ein homogenes Bild der Strassenräume inklusive der Veloinfrastruktur angestrebt. Die Veloinfrastruktur soll für alle Verkehrsteilnehmenden intuitiv lesbar sein und Haltestellen, die innerhalb eines Strassenzugs oder ähnlicher benachbarter Strassenräume liegen, sollen nach demselben Prinzip ausgestaltet werden. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird aber im Bereich der Haltestelle «Heizenholz» die Fahrspur auf 3,25 m verschmälert, um so ein Überholen der Velofahrenden durch nachfolgende Fahrzeuge zu verhindern.

Aus demselben Grund wird auch auf eine Umfahrung der Bushaltestelle bergwärts verzichtet. Da sämtliche Haltestellen in der Regensdorferstrasse im Mischverkehr geführt werden, soll dies auch hier entsprechend beibehalten werden. Zudem würde eine Umfahrung der Haltestelle, nebst dem Wegfall von Bäumen und Grünflächen, auch diverse Konflikte mit Zufussgehenden nach sich ziehen. Betroffen wären zwei Zugänge zu privaten Liegenschaften und Personen im Bereich der Fussgängerquerungen. Zudem befindet sich im vorderen Bereich der Haltestelle eine Grundstückzufahrt, was zusätzliche Konflikte mit sich bringen würde, da die Velofahrenden für abbiegende Motorfahrzeuge kaum sichtbar wären.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 5:

Es sei ein direkter Fussweg vom Fussgängerstreifen der geplanten Bushaltestelle in die Naglerwiesenstrasse zu erstellen, mittels Landerwerb oder Wegrecht über das Grundstück HG7695 und direkt anliegend an die dortige Baulinie gem. RRB 2138 21.04.1976.

Stellungnahme:

Die Haltestelle «Heizenholz» erschliesst primär das Wohnzentrum «Heizenholz», die Gebäude entlang der Naglerwiesenstrasse sowie das südwestlich angrenzende Gebiet der Regensdorferstrasse und die Strasse Heizenholz. Für die beiden erstgenannten Gebiete bleibt die Erschliessung gleichwertig bzw. sie verbessert sich leicht. Für die Gebiete südwestlich werden die Zu- und Abgangswege etwas länger. Ein Teil dieses Gebiets ist aber zudem über die Haltestelle «Giblenstrasse» erschlossen. Die Umsetzung eines neuen Fusswegs wird deshalb als wenig sinnvoll erachtet, da sich daraus keine wesentliche Verbesserung gegenüber heute ergibt. Die Verkürzung des Zugangs zur neuen Haltestelle ist marginal und steht nicht im Verhältnis zu den Aufwendungen. Zudem ist ein Landerwerb schwierig zu begründen, da bereits eine öffentliche Wegverbindung besteht. Weiter ist anzumerken, dass gegenüber der heutigen Situation wie vorgängig beschrieben bereits eine Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Haltestellen erfolgt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 6:

Die Ausgestaltung des Fusswegs sei in Absprache mit der ESPAS-Stiftung abzustimmen, die im anliegenden Gewerbezentrum Rütihof ansässig ist.

Stellungnahme:

Gemäss Stellungnahme unter «Einwendung 5» wird auf eine Wegverbindung verzichtet. Somit ist diese Einwendung hinfällig.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 7:

Die Umsetzung des Projekts sei zurückzustellen, bis der Landerwerb vollzogen ist, oder das Wegrecht auf der Parzelle HG7695 gemäss Antrag 1 im Grundbuch eingetragen ist.

Stellungnahme:

Gemäss Stellungnahme unter «Einwendung 5» wird auf eine Wegverbindung verzichtet. Somit ist diese Einwendung hinfällig.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 8:

Sollte Antrag 1 nicht berücksichtigt werden, sei der Umbau der Bushaltestelle «Heizenholz» gemäss Variante 1 weiterzuverfolgen.

Stellungnahme:

Durch die Begradigung der Haltekanten in der Regensdorferstrasse und der Neuordnung der Haltestelle der Linie 89 in der Wendeschleife sind massive Eingriffe in bestehende Grünflächen

erforderlich. Die heute bestehenden Stiel-Eichen müssten gefällt werden, da der Eingriff im Bereich der Wurzeln zu gross wäre. Würde man versuchen, die Bäume stehen zu lassen, müssten zumindest die mächtigen Baumkronen massiv zurückgeschnitten werden, damit die benötigten Lichtraumprofile eingehalten werden könnten. Das Fällen dieser stattlichen Bäume wäre im Hinblick auf die Bemühungen zur Hitzeminderung im städtischen Umfeld nicht vertretbar. Desweiteren können mit Variante 1 nicht alle Haltekanten auf ganzer Länge hindernisfrei ausgebaut werden. Die Haltekante der Linie 89 könnte lediglich mit einem Kissen ausgeführt werden, da ansonsten die Anfahrt der Busse an das Zürich-Bord nicht gewährleistet ist. Die hohe Haltekante der Linie 46 stadtauswärts könnte ebenfalls nur als Kissenlösung erstellt werden. Darüber hinaus müssten die WC-Anlage für das Fahrpersonal bzw. das öffentliche WC zurückgebaut oder angepasst werden.

Desweiteren ist festzuhalten, dass die Naglerwiesenstrasse im Einlenkerbereich massiv angepasst werden müsste, was einen Landerwerb zur Folge hätte. Da sich der Landerwerb teilweise ausserhalb der festgesetzten Baulinie befindet, müsste diese vorgängig entsprechend korrigiert werden. Eine zeitnahe Umsetzung des Projekts bzw. einer hindernisfrei zugänglichen Bushaltestelle für Personen mit Beeinträchtigung wäre nicht mehr gewährleistet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 9:

Sollte Antrag 1 nicht berücksichtigt werden, sei darzulegen, welche Nutzungsmöglichkeiten die freiwerdende Fläche böte, wenn man Variante 1 umsetzen und das freiwerdende Land umzonen würde.

Stellungnahme:

Gemäss den Stellungnahmen unter «Einwendung 5» bzw. «Einwendung 8» wird sowohl auf die Wegverbindung wie auch auf die Umsetzung von Variante 1 verzichtet. Somit ist diese Einwendung hinfällig.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 10:

Auf dem gesamten Bereich der Haltestelle und Verzweigungen sei Tempo 30 zu signalisieren, unter Beibehalt der Fussgängerstreifen.

Stellungnahme:

Im Zuge der Strassenlärmsanierung dritte Etappe wird die Höchstgeschwindigkeit in der Regensdorferstrasse auf 30 km/h herabgesetzt. Die Einführung erfolgt mit separatem Projekt. Da es sich um eine Temp-30-Strecke und nicht um eine Tempo-30-Zone handelt, werden die Fussgängerstreifen beibehalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 11:

Anstelle der kurzen Busspur stadtauswärts sei die Regensdorferstrasse im Abschnitt Heizenholz/Naglerwiesenstrasse zu verschmälern oder die Mittelinsel entsprechend zu verbreitern. Bei Nichtberücksichtigung sei zumindest die Busspur mittels Markierung für Velofahrende freizugeben.

Stellungnahme:

Die heutige Bushaltestelle «Heizenholz» der Linie 46 stadtauswärts wird grundsätzlich aufgehoben, die Haltekante bleibt aber als Betriebshaltestelle bestehen. Diese wird dann gebraucht, wenn die Linie 46 aufgrund von Verspätungen oder Störungen frühzeitig gewendet werden muss. Die Fahrgäste verlassen an der besagten Haltestelle den Bus, bevor dieser via Endschleife zurück in Richtung stadteinwärts verkehrt. Allfällige Wartezeiten bis zur Weiterfahrt der Linie 46 müssen ebenfalls in diesem Bereich abgewartet werden. Aus diesem Grund kann hier die Mittelinsel nicht verbreitert werden. Die Dauer der Standzeit des Busses ist unterschiedlich und der nachfolgende Verkehr soll den wartenden Bus überholen können. Somit kann die kurze Busspur nicht aufgehoben werden, soll aber für den Veloverkehr, mittels Anbringung eines Piktogramms, freigegeben werden.

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, 20.08.2024 bus

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

