

Strassenbauprojekt

Flurstrasse

Abschnitt Freilagerstrasse bis «Pflegezentrum Bachwiesen» (neu: «Gesundheitszentrum für das Alter Bachwiesen»)

Bau-Nr. 18139

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 Flurstrasse, Abschnitt Freilagerstrasse bis «Pflegezentrum Bachwiesen» (neu: Gesundheitszentrum für das Alter Bachwiesen, «GZA Bachwiesen»), mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung wurde vom 21. Mai 2021 bis 21. Juni 2021 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt gingen 6 Eingaben mit total 14 Anträgen («Einwendungen») ein. Davon waren 4 Einwendungen bereits in anderen enthalten. Insgesamt mussten somit 10 unterschiedliche Einwendungen geprüft werden. Im vorliegenden Bericht wird gesamthaft dazu Stellung genommen. 1 Einwendung kann ganz und 1 Einwendung teilweise berücksichtigt werden. 8 Einwendungen werden nicht berücksichtigt.

1.2 Projektbeschreibung

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

Erneuerung des Strassenbelags, des Mischabwasserkanals und der Werkleitungen, Verschmälerung der Fahrbahn, Trottoirverbreiterung auf der südöstlichen Strassenseite, Neupflanzung einer Baumreihe auf der nordwestlichen Strassenseite im Abschnitt Freilagerweg bis Pflegezentrum Bachwiesen, Einrichtung einer Tempo-30-Zone, Rückbau der Belagskissen und Aufhebung des Fussgängerstreifens über die Flurstrasse bei der Einmündung der Freilagerstrasse, stattdessen bauliche Ausbildung von Vertikalversätzen an den Verkehrsknoten, Aufhebung der Blaue-Zone-Parkplätze.

2. Einwendungen

Einwendung

Auf die Aufhebung der 20 Blaue-Zone-Parkplätze und demzufolge auf eine Reduktion der Fahrbahnbreite solle verzichtet werden. Die Besucherparkplätze der Überbauung Freilagerstrasse an der Flurstrasse seien ständig belegt, was zeige, dass ein Bedürfnis

vorhanden sei. Die Blaue-Zone-Parkplätze seien trotz Kompensation notwendig. Die eingesetzte Trottoirbreite für die Zufussgehenden und die Bäume ermögliche es, alle oder zumindest einen Teil der Blaue-Zone-Parkplätze zu kompensieren. Die Parkplätze könnten sogar so ausgeführt werden, dass zusätzliche Versickerungsflächen gebildet und so die Lebensbedingungen für die Bäume verbessert werden könnten. Durch die vielen Neubauten sei das Quartier massiv verdichtet, die Kapazität der Blaue-Zone-Parkplätze jedoch nicht angepasst worden. Im Gegenteil, sowohl an der Flur- als auch an der Rautistrasse seien Parkplätze abgebaut worden. Also würden dort Parkplätze für Anwohnende fehlen. Die Stadt würde gleichzeitig eine reduzierte Parkplatz-Zahl zulassen und Blaue-Zone-Parkplätze streichen, was zu einem Parkplatz-Notstand in den einzelnen Quartieren führe.

Stellungnahme

Die Voraussetzungen für die kompensatorische Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen legte der Stadtrat im Jahre 2012 mit der Strategie «Stadtverkehr 2025» fest. Das konkrete Vorgehen zur kompensatorischen Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen wurde vom Steuerungsausschuss von «Stadtverkehr 2025» am 28. Januar 2014 beschlossen und ist seither ständige Praxis. Im Zug der Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen nimmt der Bedarf nach Blaue-Zone-Parkplätzen entsprechend ab, weshalb diese kompensatorisch aufgehoben werden können. Mit der Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen können andere Bedürfnisse wie Bäume, Velostreifen und -wege, Fussgängerflächen, Güterumschlagplätze oder Klimaschutz-Massnahmen wie die Entsiegelung asphaltierter Flächen realisiert werden. Damit sollen richtplanerische und konzeptionelle Vorgaben zur Aufwertung der Strassenräume umgesetzt werden. Zudem wird das Parkplatzangebot nach Massgabe von §§ 242 ff. des kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG) kontinuierlich vom öffentlichen in den privaten Raum verlagert.

Das Kompensationspotenzial für die 20 bestehenden Blaue-Zone-Parkplätze, das sich insbesondere aus den umgebenden Ersatzneubauten und ihren Tiefgaragen ergibt, wurde für die Flurstrasse im Abschnitt Freilagerstrasse bis «GZA Bachwiesen» nachgewiesen. Die Parkplatzbilanz zum Strassenbauprojekt hat sich aufgrund des Neubaus der Schule Freilager geändert. Es werden durch die neue Ein- und Ausfahrtsituation auf dem Schulgrundstück bedingt bereits mehrere der 20 bestehenden Blaue-Zone-Parkplätze unabhängig vom Strassenbauprojekt aufgehoben.

Mit den neuen, an die Flurstrasse angrenzenden Wohnüberbauungen und dem Neubau der Schulanlage Freilager wächst das Bedürfnis nach einem attraktiven, siedlungsorientierten und sicheren Strassenraum. Die Flurstrasse und deren Querung wird mit dem Neubau der Schule Freilager zum Schulweg, zudem verläuft auf ihr eine kommunale Veloroute. Mit der Aufhebung

Bericht zu den Einwendungen

der Blaue-Zone-Parkplätze entsteht ein deutlicher Sicherheitsgewinn für den Fuss- und Veloverkehr. Die Aufhebung der Parkplätze unterstützt das flächige Queren innerhalb der geplanten Tempo-30-Zone, verbessert für alle Verkehrsteilnehmenden die Sichtverhältnisse und vermeidet Kollisionen von Velofahrenden mit sich öffnenden Fahrzeugtüren.

Mit der Reduktion der Fahrbahnbreite können ausreichend breite Gehwege beidseitig der Flurstrasse erstellt und eine zusätzliche Baumreihe gepflanzt werden, die die Aufenthaltsqualität erhöht, die ökologische Vernetzung stärkt und einen Beitrag zur Hitzeminderung leistet. Die künftige Breite entspricht zudem der Verkehrsmenge sowie dem Charakter der Flurstrasse als Tempo-30-Quartierstrasse.

Die Aufhebung der Blaue-Zone-Parkplätze und die Reduktion der Fahrbahnbreite zugunsten der Umsetzung richtplanerischer und konzeptioneller Vorgaben im Rahmen des Strassenprojekts wird als verhältnismässig eingestuft.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Auf die Einführung von Tempo 30 sei zu verzichten.

Stellungnahme

Mit den neuen, an die Flurstrasse angrenzenden Wohnüberbauungen und dem Neubau der Schulanlage Freilager wächst das Bedürfnis nach einem attraktiven, siedlungsorientierten und sicheren Strassenraum. Die Einführung von Tempo 30 trägt wesentlich dazu bei, dieses Zielbild zu erreichen. Mit Tempo 30 wird gegenüber Tempo 50 der Verkehr beruhigt und die allgemeine Verkehrssicherheit, insbesondere auf den Schulwegen und Velorouten, deutlich erhöht. Zudem ist die Einführung von Tempo 30 eine wirksame Massnahme zur Strassenlärmreduktion, die in Wohnquartieren bei der betroffenen Bevölkerung auf eine breite Zustimmung stösst

Die Freilagerstrasse, sowie nördlich davon auch die Flurstrasse sind bereits heute als Tempo-30-Strecken signalisiert. Die Bildung einer Tempo-30-Zone bis zum «GZA Bachwiesen», wo die Flurstrasse als Sackgasse endet, drängt sich auf. So wird das Temporegime in sämtlichen Erschliessungsstrassen südlich der Rautistrasse vereinheitlicht und harmonisiert

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Auf den Einbau von Vertikalversätzen sei zu verzichten.

Stellungnahme

Die vertikalen Versätze bei den Einmündungen der Freilagerstrasse in die Flurstrasse und der Kreuzung Flurstrasse/Freilagerweg bremsen den Verkehr ab und unterstützen somit die Einhaltung von Tempo 30 sowie das sichere Queren der Fahrbahn durch den Fuss- und Veloverkehr.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Die Veloroute am Freilagerweg sei an der Kreuzung mit der Flurstrasse sichtbar zu signalisieren, da der Freilagerweg eine regionale Veloroute und ein möglicher Kandidat für eine Velovorzugsroute ist. Der Freilagerweg sei in diesem Kreuzungsbereich daher eindeutig als Veloverbindung oder gar als Velovorzugsroute zu kennzeichnen. Sollte der Freilagerweg als Velovorzugsroute geplant werden, sei zudem eine Verbreiterung des schmalen Freilagerwegs in einem separaten Projekt nötig.

Stellungnahme

Im Rahmen der Beratung des kommunalen Richtplans Verkehr durch die Beratende Kommission des Gemeinderats (BeKo) gab es Änderungen am Velonetzplan Stand 12. März 2021. Der Gemeinderat hat mit der Schlussabstimmung vom 2. Juli 2021 das gesamte Velonetz mit Vorzugs-, Haupt- und Basisrouten verabschiedet. Die aktuelle Version des Netzplans vom Juli 2021 enthält auf dem Freilagerweg keine Vorzugsroute. Auf der Flurstrasse und dem Freilagerweg verlaufen Basisrouten, die von allen Seiten über die Kreuzung führen. Der Freilagerweg ist Teil der Mittelländer Hügelroute (Schweizmobil Nr. 84) und damit bereits als Veloroute markiert. Eine darüber hinausgehende Signalisation bzw. Kennzeichnung der regionalen Veloroute auf der Achse Freilagerweg ist nicht sinnvoll, da diese Route gegenüber der kommunalen Route auf der Flurstrasse gemäss Netzplan nicht zu bevorzugen ist.

Der westlich in die Flurstrasse einmündende Freilagerweg ist ein im Mischverkehr geführter Rad-/Gehweg. Die Breite des Wegs von 4 Metern erlaubt eine Begegnung von zwei Zufussgehenden mit einem Velofahrenden oder zwei Velofahrenden mit einem Zufussgehenden und entspricht den Velostandards der Stadt Zürich, die eine Mindestbreite von 3.50 Metern vorsehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Es sei für den Freilagerweg die Vortrittsberechtigung einzuräumen und der Übergang vom nordwestlich gelegenen Teil des Freilagerweges zum Knoten Freilagerweg/Flurstrasse auf Strassenniveau abzusenken. Dadurch würde den Anforderungen an eine Komfort-Velo-Route entsprochen. Gemäss Art. 4 der «Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) » sei eine «vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale (...) zulässig, wenn (...) die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist». Die Velostandards der Stadt Zürich würden ausserdem fordern: «Nach Möglichkeit sind die Routen vortrittsberechtigt auszugestalten» (S. 31). Das geringe motorisierte Verkehrsaufkommen auf der Flurstrasse stünde im Einklang mit dieser Forderung. Für die Realisierung dieser Forderung sowie im Sinne einer guten Visibilität (und somit hohen Verkehrssicherheit), solle der nordwestliche Übergang des Freilagerweges zum Knoten nicht auf Trottoirniveau, sondern auf Strassenniveau verlaufen.

Stellungnahme

Gemäss dem kommunalen Richtplan Verkehr verlaufen auf der Flurstrasse und dem Freilagerweg sogenannte Basisrouten, die über die Kreuzung Flurstrasse/Freilagerweg führen (vgl. Stellungnahme zu Einwendung vorstehend). Beide Routen sind gleichermaßen Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr. Es ist deshalb nicht plausibel, wieso die Basisroute auf der Achse Freilagerweg gegenüber der Basisroute in der Flurstrasse den Vortritt erhalten soll.

Gemäss Art. 4 Abs. 1 lit. a der erwähnten Verordnung (SR 741.213.3) ist eine «vom Rechtsvortritt abweichende Regelung (...) auch zulässig, wenn (...) die Verkehrssicherheit es erfordert». Der nordwestlich in die Flurstrasse einmündende Freilagerweg ist ein öffentlicher Rad-/Gehweg und hinsichtlich des Verkehrsaufkommens gegenüber der Flurstrasse, die als Erschliessungstrasse dient, als untergeordnet einzustufen. Parallel zum Freilagerweg verlaufen der private Fussweg in das Freilager-Areal sowie die Ein-/Ausfahrt der Tiefgarage Freilager, die beide ebenfalls in die Kreuzung Flurstrasse/Freilagerweg münden. Der private Fussweg in das Freilager-Areal weist beidseits Geländer auf. Diese schränken die Sicht von der Flurstrasse in den nordwestlichen Abschnitt des Freilagerwegs stark ein. Ein allfälliger Vortritt für diesen Weg gegenüber der Flurstrasse wäre für die Verkehrsteilnehmenden unerwartet und nicht nachvollziehbar. Aus Gründen der Verkehrssicherheit soll deshalb dem nordwestlich einmündenden Rad-/Gehweg weiterhin kein Rechtsvortritt gegenüber der Flurstrasse eingeräumt werden. Ebenfalls aus Verkehrssicherheitsgründen soll der Fussverkehr auf der Flurstrasse – einem offiziellen Schulweg – gegenüber dem nordwestlichen Freilagerweg vortrittsberechtigt bleiben.

Bericht zu den Einwendungen

Der vertikale Versatz des Kreuzungsbereichs Flurstrasse/Freilagerweg ist das geeignete Mittel, um den Verkehr mit den vielen Querbeziehungen zu beruhigen und die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Der Übergang von der Flurstrasse zum Else-Züblin-Weg diene als Siedlungszufahrt, und der Übergang von der Flurstrasse zum Bachwiesenweg (über diesen verläuft die kommunale Veloroute), solle eine velofreundliche Anrampung erhalten. Der geeignetste Randabschluss für Velofahrende habe laut der Publikation «Veloverkehr in Kreuzungen» des ASTRA eine Steigung von 12 Grad, sei 6 cm hoch und 30 cm lang (S. 30). Aufgrund der Wichtigkeit dieser kommunalen Velo-Verbindung seien diese Standards unbedingt zu beachten.

Stellungnahme

Das Trottoir entlang der Flurstrasse wird bei den Einmündungen des Else-Züblin-Wegs, des Bachwiesenwegs sowie des Privatwegs zwischen den Häusern Else-Züblin-Strasse 30 und 36 (siehe auch nachfolgende Einwendung) abgesenkt und die Randabschlüsse velofreundlich entsprechend den Velostandards der Stadt Zürich ausgeführt. Die detaillierte Ausbildung der Randabschlüsse erfolgt gemäss den TED-Normen 16.26 und 16.36, «Anwendung: Trottoirüberfahrten bei Einmündungen öffentlicher Strassen und bei kombinierten Rad-/Gehwegen» bzw. gemäss TED-Norm 16.55, «Anwendung: Punktuelle Auffahrtsrampe Velo». Der abgesenkte und gestürzte Randstein (RN) ist demzufolge entweder 4 cm hoch und 15 cm lang (RN15) oder 6 cm hoch und 25 cm lang (RN25), bei einer punktuellen Auffahrtsrampe ist der gestürzte Bordstein 3 cm hoch und 12 bis 15 cm lang. Diese Abmasse sind das Ergebnis aus der Abwägung verschiedener Aspekte und Bedürfnisse, wie funktionierende Oberflächenentwässerung, einheitliches Strassenbild, Wiedererkennbarkeit, sichere und komfortable Veloüberfahrt, Rollstuhlgängigkeit und hindernisfreie, jedoch taktil erfassbare Querung durch den Fussverkehr. Aufgrund der vorliegenden örtlichen Gegebenheiten soll von diesen Massen nicht abgewichen werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung

Im oberen (südlichen-westlichen) Bereich der Flurstrasse auf Seite Else-Züblin-Strasse werde das Trottoir bei den beiden Garagenausfahrten jeweils abgesenkt. Das Trottoir sei auch beim danebenliegenden Weg vor dem Haus Else-Züblin-Strasse 30 abzusenken. Dieser Weg sei eine beliebte Ausfahrt aus dem Sunnige-Hof-Quartier für Velofahrende in Richtung Altstetten und

Bericht zu den Einwendungen

werde in Zukunft aufgrund der neuen Schule Freilager vermutlich noch wichtiger. Ohne Absenkung bestehe die Gefahr, dass Velofahrende in Zukunft bis zum Vertikalversatz an der Kreuzung Freilagerweg/Flurstrasse auf dem Trottoir fahren würden.

Stellungnahme

Eine Absenkung des Trottoirs im Bereich des zwischen den Häusern Else-Züblin-Strasse 30 und 36 in die Flurstrasse einmündenden Wegs wird im Sinne der Einwendung unterstützt. Der Randabschluss wird beim Übergang velofreundlich entsprechend den Velostandards der Stadt Zürich ausgeführt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Der Freilagerweg auf dem Abschnitt Flur- bis Hädrichstrasse sei Teil einer kommunalen Fussverbindung. Das einseitige Trottoir in diesem Bereich sei aber viel zu schmal und werde ausserdem als Zufahrt zum Gewerbebetrieb häufig überfahren oder zugestellt. Es sei sinnvoll, den Projektperimeter auf diesen Abschnitt auszuweiten und eine Trottoirführung auf der südlichen Seite beim Fussballplatz zu planen. Dieser Abschnitt sei Teil des Schulwegs für die Kinder aus dem Hädrichpark in den Kindergarten an der Else-Züblin-Strasse 24 und in die neue Schule Freilager.

Stellungnahme

Der Freilagerweg im Abschnitt Flur- bis Hädrichstrasse ist eine private Strassenparzelle. Die Zuständigkeit für eine allfällige Anpassung oder Neuaufteilung des vorhandenen Strassenraums des Freilagerwegs liegt bei dessen Eigentümerschaft. Es wird im Zuge der weiteren Projektausarbeitung mit der Eigentümerschaft der Privatstrasse geklärt, ob und unter welchen Bedingungen eine Anpassung oder Neuaufteilung des privaten Strassenraums durch diese, allenfalls koordiniert mit dem Strassenbauprojekt, möglich ist.

Die Erstellung eines zusätzlichen Trottoirs auf der südlich an die Privatstrasse angrenzenden städtischen Parzelle, die als Fussballplatz genutzt wird, würde zusätzlich Land beanspruchen, die Oberfläche versiegeln und den Strassenraum unnötig verbreitern. Diese Massnahme wäre unverhältnismässig. Deshalb wird auf eine Erweiterung des Projektprimeters verzichtet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Die Kreuzung Freilager-/Flurstrasse sei als Begegnungszone auszugestalten. Die Route Flur-/Freilagerstrasse werde auch weiterhin in beide Richtungen stark vom Durchgangsverkehr als Ausweichroute missbraucht. Der heutige Fussgängerstreifen sei der Hauptzugang für das ganze Freilagerquartier zum öffentlichen Verkehr in Richtung Innenstadt. Der Fussgängerstreifen liege aber auch im Kurvenbereich der Hauptverkehrsrichtung für den motorisierten Verkehr und der Verkehr sei entsprechend unübersichtlich. Die Flur- und die Freilagerstrasse seien als kommunale Erschliessungstrassen vom Durchgangsverkehr möglichst freizuhalten.

Stellungnahme

Begegnungszonen sind stark verkehrsberuhigte Strassen in Wohn- und Geschäftsvierteln, in denen die Bedürfnisse des Fussverkehrs, insbesondere das Begegnen, Verweilen und Spielen im Vordergrund stehen und der Fussverkehr gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden vortrittsberechtigt ist. Eine Begegnungszone soll deshalb möglichst verkehrsarm sein, keinen nennenswerten Durchgangsverkehr aufweisen und über einen ganzen Strassenzug geplant werden. Die Einrichtung einer Begegnungszone ausschliesslich für den Einmündungsbereich der Freilager- in die Flurstrasse über eine Länge von rund 25 Meter, wird vor diesem Hintergrund nicht als zweckmässig und angemessen erachtet. Kinder könnten im Knotenbereich bei dem vorhandenen Verkehrsaufkommen weder sicher spielen, noch wäre die Aufenthaltsqualität zum Begegnen und Verweilen gegeben. Damit der Fussverkehr die beiden Quartierstrassen auf der wichtigen Wegverbindung zwischen Freilagerquartier zum öffentlichen Verkehr in Richtung Innenstadt sicher und flächig queren kann, soll der gesamte Einmündungsbereich angehoben werden. Mit dem gewählten Element des Vertikalversatzes, kombiniert mit der Verschmälerung der Fahrbahn in der Flurstrasse und der Verkleinerung des Abbiegeradius im südlichen Einlenker wird der Verkehr im Verkehrsknoten abgebremst und die Querungsdistanzen für den Fussverkehr verringert.

Weitergehende Massnahmen zur Reduktion des erwähnten Durchgangsverkehrs, insbesondere ausgelöst durch die Umfahrung der Verkehrsachse Rauti-/Albisriederstrasse über die Achse Flur-/Freilagerstrasse, werden im Zuge des Strassenbauprojekts Flur-/Rautistrasse geprüft.

Im Rahmen eines Pilotprojekts wurden 2021 in der Flur- und Freilagerstrasse zudem Sofortmassnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. Nachrüstungen in Form von baulichen Einengungen, Ummarkierungen und ergänzten Signalisationen sollen zu einer angepassten Fahrweise sowie zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30) führen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Falls die Umsetzung einer Begegnungszone an der Kreuzung Flur-/Freilagerstrasse nicht realisiert werde, solle der Fussgängerstreifen bei der Freilagerstrasse erhalten bleiben. Dieser Fussgängerstreifen sei Teil des Hauptzugangs des Freilagers zum öffentlichen Verkehr. Die Flurstrasse müsse auch von Kindern und Jugendlichen sowie älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen sicher überquert werden können.

Stellungnahme

Grundsätzlich sollen Quartierstrassen in Tempo-30-Zonen vom Fussverkehr überall und flächig gequert werden können. Damit der Fussverkehr die beiden Quartierstrassen Flur- und Freilagerstrasse auf der wichtigen Wegverbindung zwischen Freilagerquartier zum öffentlichen Verkehr in Richtung Innenstadt sicher und flächig queren kann, wird der gesamte Einmündungsbereich angehoben. Die zusätzliche Markierung eines Fussgängerstreifens würde das flächige Queren verhindern bzw. verbieten, da die Benutzung eines Fussgängerstreifens Pflicht ist, wenn dieser weniger als 50 m von der gewünschten Querungsstelle entfernt liegt. In Tempo-30-Zonen dürfen Fussgängerstreifen gemäss «Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» nur ausnahmsweise und dort angebracht werden, wo besondere Vortrittsbedürfnisse für den Fussverkehr dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen. Die genannte Querungsstelle über die Flurstrasse gilt gemäss Angaben durch die Schulinstruktion der Stadtpolizei nicht als Schulwegübergang, auch nicht mit dem Neubau der Schule Freilager. Besondere Vortrittsbedürfnisse im Sinne der Verordnung liegen gemäss der Beurteilung der Dienstabteilung Verkehr, Fachabteilung Verkehrssicherheit, nicht vor. Mit dem gewählten Element des Vertikalversatzes, kombiniert mit der Verschmälerung der Fahrbahn in der Flurstrasse und der Verkleinerung des Abbiegeradius im südlichen Einlenker, wird der Verkehr abgebremst und damit eine sichere und flächige Querung des gesamten Einmündungsbereichs durch den Fussverkehr ermöglicht. Auf die Markierung eines Fussgängerstreifens wird deshalb verzichtet. Im Zuge der Nachkontrolle gemäss Art. 6 «Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen» wird nach Realisierung des Strassenbauprojekts überprüft, ob die angestrebten Ziele mit der Umgestaltung des Einmündungsbereichs erreicht wurden. Sofern dies nicht der Fall ist, werden zusätzliche Massnahmen, allenfalls auch die nachträgliche Markierung eines Fussgängerstreifens, in Betracht gezogen.

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, 15. Dezember 2021 / SCM

Die Direktorin