



Strassenbauprojekt

Scheuchzerstrasse

Milchbuck- bis Riedtlistrasse

Bau-Nr. 17112

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 Scheuchzerstrasse mit den geplanten Verbreiterungen der Trottoirs, Reduktion der Fahrbahnbreite, Anpassung der Kreuzungen, Ersatz- und Neupflanzung von Bäumen sowie Vergrösserung des Wurzel- und Regenwasserspeicherraums, Entsiegelung der Parkflächen, Abbau von Parkplätzen, Oberbauerneuerung sowie Kanalisations- und Werkleitungersatz wurde vom 15. Januar 2021 bis 15. Februar 2021 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 17 Einwendungen mit total 33 Anträgen eingegangen, davon acht mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 26 vorliegenden Anträgen werden fünf Anträge ganz und sieben Anträge teilweise berücksichtigt. 14 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:

- Schutz der bestehenden vitalen Bäume und Ergänzung der Baumreihen
- Integration von Schwammstadtbausteinen zur Versickerung des Regenwassers
- Querschnittsanpassung mit Trottoirverbreiterungen
- Einheitliche Gestaltung der Kreuzungsbereiche mit Vortrittsberechtigung der Velovorzugsroute
- Optimierung der Gestaltung für die Velovorzugsroute¹

¹ Basierend auf dem Resultat der Gemeindeabstimmung vom 27. September 2020 über die Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» wurde auch die Scheuchzerstrasse in das Vorzugsroutennetz aufgenommen und ist Bestandteil der Velovorzugsroute 2 (Beschluss 1097/2020 des Stadtrats von Zürich). Unter Velovorzugsrouten sind längere und durchgängige Routen zu verstehen, auf welchen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und ungehindert (genügend Breite, kreuzungsarm) vorankommt. In Gebieten, wo keine separate Trassen möglich sind, können die Routen örtlich auf wenig befahrenen Strassen – vortrittsberechtigt gegenüber einmündenden Strassen – geführt werden. Aufgrund der hohen Nachfrage (Verdoppelung des Veloverkehrs von 2012 bis 2018) des Veloangebotes ist auf längeren Abschnitten ein Kreuzen und Überholen gleichzeitig eine Anforderung an die vorliegende Velovorzugsroute. Die Velovorzugsroute soll grundsätzlich frei von motorisiertem Durchgangsverkehr sein (der Stadtrat regelt Ausnahmen in Bezug auf Anwohnende, Gewerbe, Blaulichtorganisationen, sowie mobilitätsbehinderte Personen). Die Umsetzung der Velovorzugsroute soll nicht zu Lasten von Grünräumen oder Fussgängerflächen erfolgen.

2. Einwendungen

Einwendung

Auf den Abbau von Blaue-Zone-Parkplätze sei zu verzichten. Die Parkplätze seien abends jeweils vollständig belegt. Dies zeige den Bedarf für Blaue-Zone-Parkplätze. Es komme als Folge des Abbaus zu Suchverkehr und Nutzungskonflikten im Quartier. Der Druck würde so auch für die übrigen Quartierbewohnenden ausserhalb der Scheuchzerstrasse erhöhen. Dies sei im Sinne der Umweltverträglichkeit sehr unzweckmässig und vermindere die Lebensqualität für die Anwohnerschaft. Für viele Anwohnende sei das Vorhandensein von Anwohnerparkplätzen aus beruflichen Gründen oder aus privatem Engagement dienlich oder sogar notwendig. Zudem seien viele Liegenschaften schon älter und würden über keine Garagen oder Besucherparkplätze verfügen, weshalb öffentliche Parkplätze unabdingbar seien. Dies diene auch dem Gewerbe. Die Stadt verkaufe auch mehr Blaue-Zone-Parkkarten, als Parkplätze zur Verfügung gestellt würden.

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 «Stadtverkehr 2025» am 28. Januar 2014 beschlossen und ist seither ständige Praxis. Im Zuge der Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen nimmt der Bedarf nach Blaue-Zone-Parkplätzen entsprechend ab, weshalb diese kompensatorisch aufgehoben werden können (vgl. auch Beilage 1 zu STRB Nr. 950/2019). Mit der Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen können andere Anforderungen wie Bäume, Infrastruktur für den Veloverkehr (die Scheuchzerstrasse ist eine Velovorzugsroute), Fussgängerflächen, Güterumschlagplätze oder Klimaschutz-Massnahmen wie die Entsiegelung asphaltierter Flächen realisiert werden, womit richtplanerische und konzeptionelle Vorgaben und Aufträge zur Aufwertung der Strassenräume umgesetzt werden. Zudem wird das Parkplatzangebot nach Massgabe von §§ 242 ff. PBG kontinuierlich vom öffentlichen in den privaten Raum verlagert. Es besteht grundsätzlich weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer sowie Gewerbetreibende sind grundsätzlich selber dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Beschäftigte und Besucherinnen sowie Besucher auf ihren Grundstücken zu errichten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Auf die Reduktion der Parkplätze sei im Sinne der Sicherheit für Kinder, zu verzichten. Durch das Wegfallen einiger Parkplätze und die Öffnung gegen die Strasse, bestehe die Gefahr, dass Kinder dies als erweiterten Spielplatz auffassen würden. Die Gefahr, dass es zu Umfällen zwischen Fahrradfahrenden und Kindern kommen könne, nehme durch die neue Gestaltung stark zu. Die Parkplätze hätten dies grösstenteils verhindert.

Stellungnahme

Durch die Aufhebung der Parkplätze können sich die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden früher und besser sehen, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Parkierte Fahrzeuge

Bericht zu den Einwendungen

bergen das Risiko, dass Kinder hinter den parkierten Fahrzeugen direkt vor ein fahrendes Fahrzeug/Velo auf die Strasse rennen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

An der Scheuchzerstrasse werde neu eine Velovorzugsroute geschaffen. Grundsätzlich werde dies begrüsst. Eine Trennung des MIV vom Fahrradverkehr wäre da sinnvoll. Die Ausgestaltung des Querschnitts sei jedoch für Zufussgehende und Bäume übertrieben grosszügig geplant. Auch seien die quer zur Fahrbahn stehenden Sitzbänke ein Hindernis. Die Scheuchzerstrasse solle allen Bedürfnissen des Quartiers Rechnung tragen, wozu auch eine angemessene Anzahl Parkplätze gehöre. Das Quartier sei schon sehr grün, weswegen die vorgesehenen Anpassungen nicht verstanden würden.

Stellungnahme

Gemäss dem kommunalen Richtplan handelt es sich bei der Scheuchzerstrasse um einen Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Die Breite der bestehenden Trottoirs wird mit der Umsetzung des Projekts auf ein Mass angepasst, das die Umsetzung von Schwammstadtelementen erlaubt und nach wie vor den Begegnungsfall von zwei Zufussgehenden ermöglicht. Die Scheuchzerstrasse weist einen Wärmeinsel-Effekt von 2 bis 3°Celsius auf. Die Elemente zur Begrünung und Wasserretention dienen der Reduktion dieses Effekts. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens in der Scheuchzerstrasse (kein Durchgangsverkehr), wird keine zusätzliche Trennung von Velo und MIV angestrebt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Die Strasse müsse unter dem Aspekt der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden breiter gebaut werden. Auf die Verschmälerung der Fahrbahn sei zu verzichten, da die Scheuchzerstrasse für Velofahrende problemlos befahrbar sei. Manche Velofahrende würden bereits einschüchternd schnell fahren. Es werde befürchtet, dass es mögliche Friktionen mit Automobilisten und Zufussgehenden geben würde, wenn der Veloverkehr durch die Neugestaltung der Strasse und die Verschmälerung der Fahrbahn noch mehr beschleunigt würde. Die schmale Fahrbahn berge für alle Verkehrsteilnehmer erhöhte Gefahren.

Stellungnahme

Die Strassenbreite von 4.50 m ermöglicht ein Kreuzen zweier Personenwagen bei Tempo 30 resp. die Markierung eines Velostreifens bei Velos im Gegenverkehr bei Einbahnstrassen. Dieser schmale Querschnitt hat einen positiven Einfluss auf die gefahrene Geschwindigkeit und somit auch auf die Verkehrssicherheit.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Die Einrichtung einer Velovorzugsroute würde den Veloverkehr auf der Scheuchzerstrasse weiter erhöhen. Dies führe unweigerlich zu Nutzungskonflikten mit dem motorisierten Individualverkehr.

Bericht zu den Einwendungen

Die Scheuchzerstrasse sei eine Quartierstrasse (Tempo-30-Zone) und habe gemäss dem kommunalem Richtplan Verkehr keine Funktion für den motorisierten Durchgangsverkehr. Sie könne vom motorisierten Durchgangsverkehr problemlos und ohne Zeitverlust über die Achsen Winterthurer-, Riedtli-, Schaffhauser- und Irchelstrasse umfahren werden. Um die mit der Nutzung als Velovorzugsroute einhergehenden Nutzungskonflikte zu entschärfen, sei das Befahren der Scheuchzerstrasse zwischen Milchbuck- und Riedtlistrasse für den motorisierten Individualverkehr nur für Anwohnende und für Zubringerdienst zu gestatten.

Stellungnahme

Die Scheuchzerstrasse ist keine attraktive Schleichverkehrsrouten für den motorisierten Individualverkehr, so dass eine solche Einschränkung (nur Zubringer) fast keinen Einfluss auf die heute in der Scheuchzerstrasse gemessene Verkehrsmenge hätte. Aufgrund des gossenen Perimeters wäre ein solches Regime nur schwer kontrollier- und somit auch schwer durchsetzbar. Zudem müsste auch die Erschliessung des Quartiers für Ver- und Entsorgung sowie Besuchende etc. weiterhin gewährleistet werden.

Die Sicherheit der vorliegenden Velovorzugsroute ist eines der wichtigsten Ziele im Projekt. Das Velofahren in der Scheuchzerstrasse soll gezielt gefördert werden. Aufgrund des bestehenden Querschnittes ist die Sicherheit in Bezug auf sogenannte Dooring-Unfälle (Zusammenstoss Velo mit offener Autotür) mit Erhalt der Längsparkierung nur mit Abstrichen gegeben. Aus diesem Grund werden zusätzlich zur bereits geplanten Reduktion der Parkplätze alle Blaue-Zone-Parkplätze entlang der Scheuchzerstrasse im Abschnitt zwischen der Rösli- und der Milchbuckstrasse vollständig abgebaut. Anlieferungsflächen und die Markierung von behindertengerechten Parkplätzen werden mit der weiteren Projektierung geprüft.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Das Projekt nehme in keiner Weise Rücksicht auf das Entsorgungskonzept. Grosse Lastwagen, sowie die Müllabfuhr hätten heute bereits Probleme mit der schmalen Fahrbahn.

Stellungnahme

Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung im Gegenverkehrsabschnitt Langmauer- bis Milchbuckstrasse wird es zu wenigen Begegnungsfällen PW / LKW kommen. Diese können entweder im Schritttempo oder in den Bereichen der Einmündungen erfolgen. Der Begegnungsfall Velo / LKW ist unproblematisch.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Auf den Einbau von Belagsrampen resp. Trottoirüberfahrten (Langmauerstrasse, Milchbuckstrasse, Im Eisernen Zeit, Goetzstrasse) sei zu verzichten.

Stellungnahme

Die Trottoirüberfahrten mit Belagsrampen verdeutlichen die Kreuzungssituation, drosseln das Tempo, geben der Velovorzugsroute den Vortritt und vereinfachen das Querens für zu Zufussgehende in Längsrichtung, was in einer Quartierstrasse mit T30 durchaus erwünscht ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Parkplätze für Elektroautos seien zu erstellen, auch diese würden zukünftig Parkplätze benötigt.

Stellungnahme

Es wird stadintern zurzeit ein Grundkonzept für das Angebot von Parkplätzen mit elektrischen Ladestationen geprüft. Im weiteren Projektverlauf wird das Anliegen im Zusammenhang mit dem Grundkonzept zu gegebener Zeit überprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung

Es sei durchzusetzen, dass keine Elektrovelos mit 45 km/h auf den Velofahrwegen fahren. Dafür solle man wirksame bauliche Massnahmen für die Begrenzung der Geschwindigkeit des Veloverkehrs und sichere Fussgängerquerungen über die Scheuchzerstrasse umsetzen. Der Versuchsbetrieb Velovorzugsroute zwischen Dezember 2016 und September 2017 habe gezeigt, dass der Veloverkehr insbesondere mit E-Bikes häufig zu schnell unterwegs und an Fussgängerstreifen der Vortritt für Zufussgehende nicht respektiert werde. Die Scheuchzerstrasse werde von vielen Kindern für den Schulweg überquert, um zu den Kindergärten/Schulen Scheuchzerstrasse, Zangerweg, Riedtli und Weinberg/Turner zu gelangen. Diese Kinder und auch ältere Personen seien stark gefährdet durch den geräuscharmen, schnellen Veloverkehr. Zum Schutz der Kinder und älteren Personen seien deshalb wirksame bauliche Massnahmen für die Geschwindigkeitsbegrenzung des Veloverkehrs und sichere Fussgängerquerungen über die Scheuchzerstrasse umzusetzen.

Stellungnahme

Die Scheuchzerstrasse bleibt weiterhin eine Quartierstrasse, durch die eine Velovorzugsroute führt. Somit darf sie auch weiterhin von allen Verkehrsteilnehmenden befahren werden.

E-Bikes haben sich grundsätzlich an die Tempolimit von 30 km/h zu halten. Aktuell werden die Velostandards überarbeitet. Dabei werden auch Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Fussgängerquerungen definiert. In der weiteren Projektierung wird geprüft, an welchen Örtlichkeiten diese Elemente eingesetzt werden können.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung

Die vorhandenen Rechtsvortritte seien an allen Knotenpunkten innerhalb des Projektperimeter zu belassen. Die Rechtsvortritte seien wichtige Elemente einer verkehrsberuhigten Gestaltung in einer Tempo-30-Zone. Sie würden immer zum «Set» der Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf einer Quartierstrasse gehören. Die Rechtsvortritte würden ein schnelles Durchfahren des motorisierten Verkehrs vermeiden und der quartierinterne Querverkehr müsse beachtet werden. Zu erwähnen sei in diesem Zusammenhang, dass das Bundesamt für Strassen 2019 in einem Faktenblatt zu den Ergebnissen des Pilotversuchs Velostrassen geschrieben habe «die Abweichung vom Rechtsvortritt stelle einen namhaften Eingriff in das bestehende Verkehrsregime dar und

müsse insbesondere in Anbetracht der hohen Unfallzahlen beim Veloverkehr sorgfältig abgewogen werden». Eine solche Abwägung habe im vorliegenden Fall aber nicht stattgefunden.

Stellungnahme

Eine Abwägung der sich widersprechenden Argumente hat stattgefunden. Die Velovorzugsroute entlang der Scheuchzerstrasse soll aufgrund des Abstimmungsresultates zu den Velovorzugsrouten vom letzten Oktober 2020 zwingend weitgehend hindernisfrei und vortrittsberechtigt gestaltet werden. Aus diesem Grund werden die Rechtsvortritte aufgehoben. Eine Ausnahme bildet die zuführende Milchbuckstrasse, Abschnitt Schaffhauser- bis Scheuchzerstrasse, die ebenfalls als Velovorzugsroute gilt und somit gleichberechtigt ist wie die Scheuchzerstrasse. Die genaue Ausführung der Kreuzung Milchbuck-/Scheuchzerstrasse wird im Nachbarprojekt 17108 Milchbuck-/Scheuchzerstrasse überprüft und detailliert ausgearbeitet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Die Knotenpunkte Milchbuckstrasse, Langmauerstrasse, Im Eisernen Zeit, Röslistrasse, Götzstrasse und Kinkelstrasse seien, wie teilweise bereits bestehend, als angehobene Plateaus mit vertikalen Versätzen auf den zuführenden Strassen zu gestalten (vertikaler Versatz bei Einmündungen in Tempo-30-Zonen, Standards Stadträume, Verkehrsknoten in verkehrsberuhigten Quartieren der Stadt Zürich). Diese seien wirksam gegen das zu schnelle Fahren von Autos und biete dem Fussverkehr Schutz. Auf Trottoirüberfahrten in den Seitenstrassen zur Scheuchzerstrasse sei zu verzichten. Es handle sich um gleichwertige Quartierserschliessungsstrassen. Die Scheuchzerstrasse habe keine hervorgehobene Funktion. Für Knoten gleich klassifizierter Strassen in verkehrsberuhigten Wohnquartieren würden die Standards Stadträume der Stadt Zürich Vertikalversätze vorsehen. Genau diese Lösungen werde gefordert. Solche Lösungen würden den Knoten hervorheben, würden den Rechtsvortritt verdeutlichen und hätten den grossen Vorteil, dass alle Querungsbeziehungen niveaugleich möglich seien, was nicht nur für mobilitätsingeschränkte Personen, sondern für alle, die zu Fuss unterwegs sind, einen grossen Komfortgewinn darstelle. Die genannten Knoten würden auch die meisten zu erwartenden Querungsfälle aufweisen. Die beschriebene Lösung habe sich in der Verkehrsberuhigung in Quartieren jahrzehntelang bewährt und werde von Verkehrsfachleuten und Fachinstitutionen gleichermassen empfohlen (z. B. von der BfU, Fussverkehr Schweiz u.a.). Am Knoten Röslistrasse könne damit auch ein Beitrag zur Lösung des heutigen Problems geleistet werden, dass die Fahrbahnschleife heute vom MIV teilweise viel zu schnell befahren würde und dadurch der Fussgänger-Querverkehr (Schulwege) gefährdet werde. Trottoirüberfahrten seien gemäss Standards der Stadt Zürich und gemäss der Schweizer Norm 640 242 für Situationen vorgesehen, wo untergeordnete Strassen auf vortrittsberechtigige Strassen treffen. Dies sei hier nicht der Fall. Trottoirüberfahrten würden einen Beitrag zur Kanalisierung und Bevorrechtigung des Längsverkehrs leisten, was in der Scheuchzerstrasse nicht erwünscht sei und auch nicht angemessen wäre.

Stellungnahme

Es ist richtig, dass die Umsetzung von Trottoirüberfahrten zur Bevorzugung der Scheuchzerstrasse nicht dem TAZ-Standard entspricht. Zurzeit werden neue Standards ausgearbeitet, die die Anforderungen an die Umsetzung des neuen Velovorzugsroutennetzes erfüllen. Aufgrund der gewünschten Hindernisfreiheit der Velovorzugsrouten wird in vorliegendem Projekt auf die angehobenen Plateaus in den Kreuzungen verzichtet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Weitere wichtige Querungsstellen seien für Personen mit einem besonderen Schutzbedürfnis über die Scheuchzerstrasse mit Fussgängerstreifen zu markieren. Im Umfeld der Scheuchzerstrasse würden sich fünf Schulhäuser, sechs Kindergärten und acht Kindertagesstätten befinden. Viele Schul- und Kindergartenwege würden über die Scheuchzerstrasse führen. Diese seien auch bei der Realisierung einer Velovorzugroute sicher zu gestalten. Fussgängerstreifen seien an folgenden Orten zu prüfen:

- Milchbuckstrasse auf beiden Seiten (Schulhäuser Milchbuck, Alterszentrum, Kirche)
- Knoten Im Eisernen Zeit auf der Nordseite (Schulhaus Weinberg, Kinderkrippen)
- Knoten Langmauerstrasse (Schulhäuser Riedtli, Rösli, Turner)
- am Zanggerweg (im Projekt vorgesehen)
- Knoten Röslistrasse (Schulhaus und Kindergarten Riedtli)
- Einmündung Götzstrasse (im Projekt vorgesehen)
- Knoten Kinkelstrasse (Schulhäuser Röslistrasse, Riedtli, Turner, KiGa Scheuchzerstrasse)
- Am Kindergarten Stüssistrasse wäre auch ein Fussgängerstreifen sinnvoll, dieser Bereich läge aber nicht im Projektperimeter

Gemäss Art. 2 Fussweggesetz (FWG) würden Fussgängerstreifen als Verbindungsstücke des Fusswegnetzes dienen. Im Projekt sei lediglich an zwei Stellen eine Fussgängerstreifenmarkierung vorgesehen: am Zanggerweg und an der Götzstrasse. Die drei vorhandenen Fussgängerstreifen an der Kreuzung zur Milchbuckstrasse würden aufgehoben. Es gäbe weitere Querungen, die für die vielen Schul- und Kindergartenwege und aus anderen Gründen genauso wichtig seien. Eine Ungleichbehandlung der Querungsstellen sei nicht angebracht und auch nicht nachvollziehbar. Wie von Seiten der Stadtpolizei häufig fälschlicherweise behauptet werde, sei das Anbringen von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen nicht ausnahmslos verboten. Gemäss Art. 4 Abs. 2 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen dürfe ein Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse des Fussverkehrs dies erfordern würden (z.B. im Umfeld von Schulen und Altersheimen). Solche besonderen Vortrittsbedürfnisse seien an allen beantragten Stellen nachweisbar vorhanden. Gemäss der Norm Querungen (SN 640 240, 2003) seien Fussgängerstreifen als Querungselemente Teil des Fusswegnetzes. Sie seien dort einzusetzen, wo das Fusswegnetz Fahrstrassen quert. Auf siedlungsorientierten Strassen sei dort ein Fussgängerstreifen zu markieren, wo Querungen eine Bedeutung für spezielle Nutzergruppen habe, wie beispielsweise für Schulkinder, für Betagte und Menschen mit Beeinträchtigungen. Hinsichtlich des Einsatzes von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen mache die Norm die gleichen Aussagen wie die o.g. Verordnung. Am Knoten Röslistrasse könne man zusätzlich als Begründung die Ergebnisse des Pilotversuchs Velostrassen heranziehen. Am Knoten Kinkelstrasse hätte bis 2018 ein Fussgängerstreifen bestanden, der dann «wepsaniert» worden sei. Der Elternrat der Schule Weinberg Turner habe sich in verschiedenen Vorstössen dafür eingesetzt, dass dort wieder ein Fussgängerstreifen markiert würde. Die Vorstösse seien von der Stadtpolizei und dem Tiefbauamt abgelehnt worden. Eine Betrachtung in Zusammenhängen sei dabei nicht angestellt worden. Diese sei aber nötig und könne im Rahmen des aufliegenden Projektes nachgeholt werden. Ein Fussgängerstreifen sei dort genauso nötig und genauso

begründbar wie an anderen Stellen (z.B. Götzstrasse). Es sei nicht nachvollziehbar, wieso gleich wichtige Querungen andere Behandlung erfahren.

Stellungnahme

In Tempo-30-Zonen dürfen bei besonderen Vortrittsbedürfnissen, beispielsweise vor Schulen oder Altersheimen, Fussgängerstreifen angebracht werden. Sonst soll die Strasse flächig gequert werden. Da Fussgängerstreifen innerhalb von 50 m eine Benutzungspflicht haben, ist in der Umgebung des Fussgängerstreifens kein flächiges Queren möglich. Durch die neue Strassengestaltung sind die Querungsdistanzen kürzer, was die Querung vereinfacht. Die Fussgängerstreifen am Zanggerweg und an der Götzstrasse bleiben wie bisher bestehen. Die beiden Fussgängerstreifen, die im Projekt wieder umgesetzt werden, liegen direkt vor den Zugängen des Kindergartens Zanggerweg und dem Schulhaus Riedtli. An diesen beiden Orten gibt es ein punktuelles Querungsbedürfnis und somit stehen die beiden Fussgängerstreifen nicht im Konflikt mit dem flächigen Querungsbedürfnis in einer Tempo-30-Zone.

Aktuell werden die Velostandards aufgrund der Anforderungen der Velovorzugsrouten überarbeitet. Im Rahmen der Überarbeitung wird auch das Thema Fussgängerquerungen auf Velovorzugsrouten vertieft. Sobald die neuen Velostandards vorliegen werden die Fussgängerquerungen im Projektperimeter nochmals überprüft und an die Standards angepasst.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung

Für den Mini-Quartierplatz Kreuzung Rösli-/Scheuchzerstrasse sei eine neue Verkehrsführung und eine klare Kanalisierung des Veloverkehrs sowie wirksame geschwindigkeitsreduzierende bauliche Massnahmen zu prüfen, um die Begegnungsqualität des Platzes sicherzustellen. Die Stadt Zürich habe an der Kreuzung Rösli-/Scheuchzerstrasse mit viel Aufwand, aber auch grossem Erfolg, einen Mini-Quartierplatz eingerichtet, der sich bei den Anwohnenden und den Spaziergängerinnen und Spaziergängern an der Scheuchzerstrasse grosser Beliebtheit erfreue. Der Platz sei erfreulicherweise zu einer richtigen Begegnungszone geworden. Leider werde dieser Erfolg dadurch getrübt, dass die Velofahrenden mitten über diesen Platz fahren. Zudem würde dabei meist die Geschwindigkeit nicht reduziert. Dies vermindere die Qualität des Platzes und führe zu gefährlichen Situationen für Zufussgehende und Velofahrende. Dies war sehr eindrücklich zu sehen gewesen während des Versuchsbetriebs Velovorzugsroute (Dez. 2016 bis Sept. 2017). Durch eine geeignete Verkehrsführung für Velofahrende nicht mitten durch den Platz und eine klare Kanalisierung des Veloverkehrs mittels baulicher Massnahmen in Verbindung mit Geschwindigkeitsreduzierenden baulichen Massnahmen für den Veloverkehr könne dieser Nutzungskonflikt entschärft werden.

Stellungnahme

Im weiteren Projektverlauf wird überprüft, ob der Knoten Rösli-/Scheuchzerstrasse neu als Tempo 20 mit Vortritt für Zufussgehende ausgeschieden wird, um die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen und die Qualität zu wahren bzw. zu erhöhen.

Die Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr beeinträchtigt die flächige Platzgestaltung (Zerschneidung des Platzes und Verringerung der Aufenthaltsflächen der Zufussgehenden) indem jeweils klare Bereiche zugeordnet werden. Bereits heute wird die direkte Linie durch Velofahrende gewählt; diese liegt im Mittelbereich des Platzes. Für eine separate Veloführung im Gegenverkehr müsste ein 3 m breiter Streifen ausgeschieden werden. Dies hätte die Auflösung des

Begegnungsortes für Fussverkehr zur Folge, was eine klare Verschlechterung der Aufenthaltsqualität im Projektperimeter herbeiführen würde.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung

Die Einrichtung von Tempo 20 (Begegnungszonen) sei zu prüfen, entweder im ganzen Bereich zwischen Milchbuck- und Riedlistrasse oder in einzelnen Abschnitten (z.B. Riedtli- bis Irchelstrasse). Insbesondere aufgrund der Zielaussagen des kommunalen Richtplans Verkehr und des Bedeutungsplanes stehe im ganzen Verlauf der Scheuchzerstrasse im Projektperimeter eine hohe Aufenthaltsqualität im Vordergrund. Dies könne mit einer Tempo-20-Zone besser erreicht werden als mit einer Tempo-30-Zone. Unter Berücksichtigung des Fussverkehrspotenzias kämen am ehesten die Bereiche um die Knoten Milchbuckstrasse, Röslistrasse und Kinkelstrasse dafür in Betracht.

Stellungnahme

Eine Begegnungszone soll sich auf einen begrenzenden und nicht zonierten Begegnungs-, Aufenthalts- und Spielort beschränken. Eine grosse Begegnungszone über den ganzen Perimeter ist damit nicht zweckmässig und auch mit einer Velovorzugsroute nicht vereinbar. Für den Knoten Rösli-/Scheuchzerstrasse wird eine Begegnungszone mit der weiteren Projektentwicklung geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung

Die Mindestabmessungen für Fussgängerflächen gemäss Standards Fussverkehr seien im Projekt einzuhalten. In den Fussgängerbereichen welche gegenwärtig 3 m breit sind, solle keine Reduktion der Gehwegbreite erfolgen. Das Projekt bringe eine deutliche Verschlechterung für den Fussverkehr in Längsrichtung. Eine Umsetzung hätte eine stark kanalisierende und mehr trennende als verbindende Wirkung, was nicht im Sinne der Aufenthaltsqualität sei.

Stellungnahme

Der durchgängige Gehweg im Bestand ist untermässig und beträgt heute lediglich 1.3 m Minimalbreite. Durch die Anpassung der Baumgruben wird der Gehweg grösstenteils auf 2 m verbreitert, dies stellt einen Mehrwert für den Fussverkehr dar.

Die Breite des Gehwegs ermöglicht den Begegnungsfall von zwei Zufussgehenden und gleichzeitig die Umsetzung der Schwammstadtelemente, dies hat zur Folge, dass der Gehweg an einigen Stellen von 3 m auf 2 m verschmälert wird. Punktuell wird es weiterhin einige Engpässe geben, um vitale Bäume zu erhalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Die Vorfahrtssituation beim Alterswohnheim Scheuchzerstrasse sei unbefriedigend und solle im Zuge des Projektes verbessert werden. Am Alterswohnheim Scheuchzerstrasse bestehe schon länger das Problem, dass Fahrzeuge von der Riedlistrasse her das Trottoir in Längsrichtung benutzen würden, um vor den Eingang des Wohnheims zu fahren. Dadurch sei der Fussverkehr

auf dem Trottoir behindert und gefährdet. Es sei sicher zu stellen, dass Motorfahrzeuge nicht mehr aus südlicher Richtung unter Benutzung des Trottoirs längs auf die Vorfläche fahren würden. Es solle eine Kurzparkier- und Anlieferfläche geschaffen werden, dies indem zwei Längsparkplätze umgenutzt würden.

Stellungnahme

Am 14. April 2021 wurde auf Kosten zweier Blaue-Zone-Parkplätze ein Halteverbot für den Bereich des Haupteingangs des Alterswohnheims publiziert (Nr.2021/0218). Die entstandene Lücke ermöglicht eine Vorfahrt auf den Platz vor dem Haupteingang, auf dem Personen ein- und aussteigen können.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Im Fussgängerbereich sei auf Pflästerungen zu verzichten. Die Fussgängerflächen könne man ebenso gut mit einem sickerfähigen Asphalt versehen. Im Projekt seien zwecks verbesserter Versickerungsmöglichkeiten in verschiedenen Bereichen Pflasterflächen (Parkplätze und Zufahrten zu privaten Liegenschaften) vorgesehen. Die Parkplatzflächen würden in der Tempo-30-Zone später vermutlich blau markiert, aufgrund der Materialwahl sei aber zu befürchten, dass auch die gepflasterten Fussgängerflächen resp. Zufahrten zu Privatliegenschaften im öffentlichen Bereich als Längsparkplätze missbraucht würden. Ausserdem seien Pflasterflächen mit Fugen wenig komfortabel für das Begehen und gänzlich ungeeignet für das Befahren mit Rollstühlen.

Stellungnahme

Das Trottoir wird durchgehend in Asphalt ausgeführt. Die Entsiegelung der Zufahrten ist Teil des Konzeptes zur Umsetzung des Schwammstadtkonzeptes. Um die gewünschte Versickerungsrate zu erzielen ist zwingend eine Entsiegelung dieser Flächen notwendig. Die Leistungsfähigkeit von Sickerasphalt nimmt nach wenigen Jahren aufgrund von Verschmutzung der Poren stark ab und unterscheidet sich dann nicht mehr wesentlich vom normalen Strassenbelag, da die Poren sich immer mehr verschliessen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Zwischen den Baumgruben und dem Fussgängerbereich seien Abgrenzungselemente zu ergänzen, die sehbehinderten Menschen die Wegführung zeigen solle. Zwischen den Parkplätzen und dem Fussgängerbereich seien ebenfalls Trenn- oder Führungselemente gemäss SN 640 075 zu ergänzen. Abgrenzungs- oder Führungselemente seien verbindliche Elemente einer Strassenraumgestaltung, um die Anforderungen der Barrierefreiheit für Sehbehinderte zu erfüllen. Ziel sei es dabei, Sehbehinderten die Möglichkeit der selbstständigen und sicheren Fortbewegung im Strassenraum zu ermöglichen. Elemente, die dies sicherstellen, würden im Projekt fehlen. Zwischen Fussverkehrsfläche und Parkplätzen wäre eine für Sehbehinderte tastbare Abgrenzung nötig, eine solche sei aber nicht vorgesehen. Es werde bezweifelt, ob die vorgesehen Pflasterflächen im Bereich der Parkierung die Funktion als Führungselement erfüllen können, zumal nicht nur die Parkplatzflächen, sondern auch einige Fussgängerflächen gepflastert werden sollen.

Stellungnahme

Die neuen Baumgruben werden mit einer ungefähren Tiefe von 20 cm geplant. Dies ist notwendig für den Aufstau eines Starkregenereignisses, welches alle 10 Jahre erwartet wird. Die erforderlichen Abgrenzungen für Sehbehinderte Menschen sind mit der weiteren Projektierung festzulegen. Auf die Erstellung von Parkplätzen wird vollständig verzichtet, somit sind in diesen Bereichen kein Trenn- oder Führungselement erforderlich. Die Flächen innerhalb des Grünbandes im Bereich von Zufahrten werden gepflastert und sind als solche taktil erkennbar.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Die Scheuchzerstrasse sei im gesamten Projektperimeter so zu gestalten, dass sie den Anforderungen von Art. 2^{quinquies} Abs. 2 der Gemeindeordnung der Stadt Zürich entspricht. Dementsprechend soll sie insbesondere «grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr» sein. Falls die Scheuchzerstrasse nicht vollständig autofrei wird, ist sie zumindest mit baulichen Massnahmen vom motorisierten Durchgangsverkehr zu befreien. Der Volksentscheid vom 27. September 2020 und die rechtlichen Vorgaben der Gemeindeordnung seien zu respektieren.

Stellungnahme

Auf der Scheuchzerstrasse ist heute grundsätzlich kein Durchgangsverkehr vorhanden (Verkehrsmessung von 2017 ergab eine durchschnittliche Belastung von rund 800 Fz/d, dies entspricht normalem Quartierverkehr). Weiter gibt es heute bereits einen Unterbruch in der Scheuchzerstrasse an der Kreuzung Rösli-/Scheuchzerstrasse.

Zurzeit werden neue Standardanforderungen an Velovorzugsrouten ausgearbeitet, die ins Projekt einfließen werden. Dies beinhaltet speziell das Thema Sicherheit in Bezug auf Dooring-Unfälle.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung

Auf Höhe der Liegenschaften Scheuchzerstrasse 150 sowie 170 solle mittels noch zu bestimmender baulicher Massnahmen die Durchfahrt für den MIV verhindert werden. Velovorzugsrouten würden erhöhte Anforderungen an die Sicherheit der Velofahrenden stellen. Dazu gehöre, dass diese für Menschen im Alter von 8 bis 88 Jahren entspannt befahren werden könne. Dazu seien gemäss Art. 2^{quinquies} Abs. 2 der Gemeindeordnung der Stadt Zürich betroffene Strecken vom MIV zu befreien. Dies unter Berücksichtigung der relevanten Ausnahmen, die durch den Stadtrat zu definieren seien. Bedingt durch den verminderten Strassenquerschnitt würden gefährliche Situationen entstehen, vor allem bei Begegnungen mit dem Gegenverkehr auf Höhe der noch erhaltenen Parkplätze. Jeglicher Durchgangsverkehr sei unerwünscht und solle durch bauliche Massnahmen verunmöglicht werden.

Stellungnahme

Damit diese Massnahmen umgesetzt werden könnten, müssten in Sackgassen jeweils Wendemöglichkeiten mit entsprechendem Landbedarf geschaffen werden, da die Unterbrüche nicht an Knoten liegen, sondern innerhalb des Strassenabschnittes. Wendepunkte weisen einen hohen Platzbedarf auf, breiter als die heutige gesamtheitliche Strassenquerschnittsbreite. Wendende Autos würden den Veloverkehr eher blockieren. Die vorgeschlagenen Massnahmen hätten einen

wesentlichen Einfluss auf die Quartierserschliessung. So wäre der nördliche Teil des Quartiers aus dem Osten nicht mehr erreichbar. Zudem kommt es im Quartier zu unnötigen Umwegfahrten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Der Verkehr auf der Langmauerstrasse sei auf ein Minimum zu beschränken. An der Kreuzung Langmauer- und Scheuchzerstrasse komme es heute oft zu Konflikten zwischen Velofahrenden und dem MIV. Auch eine Veränderung der Vortrittsregelung behebe diese Konflikte nicht, sondern ändere lediglich die Rolle der Verantwortung für die Querung. Die Langmauerstrasse werde heute oft als Abkürzung von der Winterthurerstrasse in Richtung Riedtli- und Weinbergstrasse benutzt, um Wartezeiten an den Knoten Milchbuck und Schaffhauserplatz zu umfahren. Dieser Verkehr solle mittels neuer Fahrverbote und/oder baulichen Massnahmen aus dem Projektperimeter ferngehalten werden und auf die höher klassierten Strassen verwiesen werden.

Stellungnahme

Die Langmauerstrasse ist nicht Gegenstand des vorliegenden Projektes. Die Projektierung der Scheuchzerstrasse hat keinen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen in der Langmauerstrasse. Durch die Trottoirüberfahrt wird die Langmauerstrasse zudem unattraktiver.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Der Projektperimeter für die Umsetzung von Oberflächenmassnahmen solle bis zur Haltestelle Scheuchzerstrasse und bis zur Milchbuckstrasse 32 resp. 52 erweitert werden. Durch die Erweiterung des Projektperimeters könnten indiesem Abschnitt ebenfalls Blaue-Zone-Parkplätze aufgehoben und stattdessen Velo- und Cargobike-Abstellplätze erstellt werden. Die Parkplätze vor dem Schulhaus Riedtli und weitere Parkplätze vor der Paulus Kirche seien aufzuheben. Stattdessen seien Velo- und Cargobike-Abstellplätze zu erstellen. Das vorliegende Projekt sehe nur zehn zusätzliche Veloabstellplätze vor. Die Haltestelle Scheuchzerstrasse, das Schulhaus Riedtli sowie die Pauluskirche Zürich solle man für Velofahrende attraktiver erreichbar gestalten.

Stellungnahme

Im Abschnitt Rösli- bis Riedtlistrasse wird lediglich ein Werkleitungsgraben für die Neuerschliessung des Quartiers mit Fernwärme erstellt, teils in der Fahrbahn und teils im Trottoirbereich. Der Strassenraum wurde bereits 2015 gesamtheitlich mit einer neuen Strassenraumgestaltung, der Neupflanzung von Bäumen sowie der Werkleitungs- und Kanalisationserneuerung saniert und ist als neuwertig zu betrachten. Der Projektperimeter für Anpassungen an der Oberfläche wird darum nicht bis zur Riedtlistrasse erweitert.

Der Abschnitt vor der Pauluskirche an der Milchbuckstrasse 32 bis 52 wird im Nachbarprojekt detailliert ausgearbeitet und im Anschluss an das vorliegende Projekt realisiert. Die Planaufgaben dazu sind noch nicht erfolgt. In der weiteren Projektierung wird das Thema Velo- und Cargobike-Parkplätze geprüft und gegebenenfalls entsprechend in das Projekt aufgenommen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung

Auf die Verschiebung von Parkplätzen in die heutigen Fussgängerflächen sei zu verzichten. Die Parkplätze seien ersatzlos aufzuheben. Die Veloförderung solle nicht auf Kosten des Fussverkehrs erfolgen. Die Längsparkplätze würden erwiesenermassen zu einer Sicherheitseinbusse für Velofahrende führen, da sich dadurch schwere Dooring-Unfälle ereignen würden. Auf der Velovorzugsroute sei daher aus Sicherheitsgründen auf die Blaue-Zone-Parkplätze zu verzichten. Die Veloförderung soll nicht auf Kosten des Fussverkehrs erfolgen. Die Scheuchzerstrasse sei eine der ersten Velovorzugsrouten, die die Stadt umsetzen würde. Damit die Velovorzugsrouten ein Erfolg werden, dürfe keine Konflikte mit dem Fussverkehr entstehen. Die Realisierung einer Velovorzugsroute in der Scheuchzerstrasse dürfe nicht zu einer Reduktion der Trottoirbreiten führen, zumal aufgrund der Standards Fussverkehr beidseits 2.60 m breite Fussgängerflächen nötig seien. In der aktuellen Auflage entspreche die Scheuchzerstrasse nicht einmal den städtischen Velostandards Qualitätsstufe A für eine Komfortroute. So sei eine Fahrbahn mit 4.50 m Breite und beidseitigen Längsparkierungen nicht zulässig. Ebenfalls sei in den Velostandards festgehalten, dass bei «Einbahnstrassen mit einseitiger Längsparkierung die Parkierung nach Möglichkeit auf der Gegenverkehrsseite anzuordnen» sei. Beide Grundsätze würden in dem aktuellen Projekt missachtet. Eine Velovorzugsroute solle als neues Netzelement in ihrer Ausgestaltung deutlich über dem Standard für Haupt- oder Komfortrouuten gemäss Masterplan liegen.

Stellungnahme

Die Sicherheit und Attraktivität der vorliegenden Velovorzugsroute ist eines der wichtigsten Ziele im Projekt. Das Velofahren in der Scheuchzerstrasse soll gezielt gefördert werden. Aufgrund des bestehenden Querschnittes ist die Sicherheit in Bezug auf Dooring-Unfälle mit Erhalt der Längsparkierung nur mit Abstrichen gegeben. Aus diesem Grund werden alle Blaue-Zone-Parkplätze entlang der Scheuchzerstrasse im Abschnitt zwischen der Rösli- und der Milchbuckstrasse zu Gunsten der Velovorzugsroute vollständig abgebaut. Anlieferungsflächen und die Markierung von behindertengerechten Parkplätzen werden mit der weiteren Projektierung geprüft.

Zurzeit werden in Bezug auf die Velovorzugsrouten entsprechend neue Standards ausgearbeitet.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Die Scheuchzerstrasse solle mit grossen Velopiktogrammen als Velovorzugsroute verdeutlicht werden.

Stellungnahme

Velopiktogramme sind mit den kurzfristigen Massnahmen zur Verbesserung der Velorouten bereits vorgängig geplant und werden in das vorliegende Strassenprojekt übernommen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Der Knoten Scheuchzer- /Riedtlistrasse sei genauestens zu prüfen und so zu gestalten, dass der Fuss- und Veloverkehr entflochten werden könne. Die Riedtlistrasse stelle einen groben Unterbruch der Scheuchzerstrasse dar. Heute würden Velofahrende von beiden Seiten her grundsätzlich im Mischverkehr mit den Zufussgehenden zur Querung Riedtlistrasse geführt und entsprechend über das Trottoir zur Fahrbahn geleitet.

Stellungnahme

Der Einlenker von der Riedtli- in die Scheuchzerstrasse und die Platzsituation im Mischverkehr zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden wurden in Bezug auf die Velovorzugsroute auf die Vortrittsregelungen hin überprüft. Die Situation funktioniert heute unter gegenseitiger Rücksichtnahme gut. Beim Knoten Scheuchzer-/Rietlistrasse ist lediglich ein Werkleitungsgraben geplant, eine Umgestaltung ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Der Projektperimeter solle auf die gesamte Strecke zwischen Irchel und ETH Zentrum ausgeweitet werden, um die durchgängige Velovorzugsroute zu realisieren. Bereits in der Motion 2017/243 «Bau von Veloschnellrouten» von Marco Denoth und Sven Sobernheim sei die Verbindung zwischen dem Irchel und dem ETH Zentrum als Veloschnellroute gefordert worden. Aus diesem Grund solle die Scheuchzerstrasse in diesem Projekt als Ganzes betrachtet werden.

Stellungnahme

Die zeitnahe Umsetzung der ersten vier Velovorzugsrouten erfolgt mit einer Gesamtbetrachtung und kleinen baulichen Massnahmen in einem separaten Projekt. Im Abschnitt Milchbuck- bis Röslistrasse wird eine Neugestaltung des Strassenraumes in koordinierter Bauweise und der definitiven Umsetzung der Velovorzugsroute realisiert. Im Abschnitt Rösli- bis Riedtlistrasse wird lediglich ein Werkleitungsgraben für das neue Fernwärmetrasse erstellt.

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, 9. Juli 2021 / hal

Die Direktorin