

Strassenbauprojekt

Hardturmstrasse (Velomassnahme)

Escher-Wyss-Platz bis Hardturmstrasse 3
Bau Nr. 19147

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 Hardturmstrasse mit der geplanten Trennung Fuss- und Veloverkehr (Velomassnahme) wurde vom 10. Januar 2020 bis 10. Februar 2020 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben. Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen.

1.2 Projektbeschreibung

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

Die Veloführung in diesem Bereich ist konfliktträchtig. Um eine konfliktfreie, rechtskonforme und getrennte Verkehrsführung zu erhalten, wird der Fuss- und Veloverkehr durch Versetzen der Randsteine und Markierungen getrennt. Es handelt sich dabei um ein reines Oberflächenprojekt.

2. Einwendungen

2.1 Einwendung:

Fehlendes durchgängiges Gesamtkonzept Veloführung Escher-Wyss-Platz / Hardturmstrasse (IG Hardturmquartier, SP, QV5)

Das Projekt plant die Realisierung eines Teilabschnittes eines Veloweges, welcher zur Lösung der Problematik Veloweg-Nadelöhr Escher-Wyss-Platz / Hardturmstrasse nichts beiträgt. Zur Erzielung einer effektiven Verbesserung für den Veloverkehr an diesem neuralgischen Engpass müsste zwingend der Velogegenverkehr realisiert werden, um auch dem stadtauswärts fahrenden Veloverkehr die Befahrung der Velospur zu eröffnen.

Stellungnahme:

Bei diesem Projekt handelt es sich um ein Express-Vorhaben zur Sanierung einer Mischverkehrssituation, das schnellstmöglich ausgeführt werden soll. Das Gesamtkonzept der Veloführung in diesem Gebiet wird mit einer separaten Massnahme abgehandelt. Durch das vorliegende Projekt werden keine langfristigen Lösungen vorweggenommen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.



2.2 Einwendung:

Keine Verbesserung des Konfliktbereichs Fuss-Velo- gegenüber Autoverkehr (IG Hardturmquartier, Formica, SP, QV5)

Das Projekt verlagert den Velostreifen auf das Fahrbahnniveau. Eine Abrampung an diesem Punkt würde Sinn ergeben, wenn ein mittiger Abbiegestreifen für das Velo erreichbar sein muss. Für die bessere Sichtbarkeit der Velofahrenden für rechtsabbiegenden Autoverkehr genügt eine Verlängerung der bestehenden Abrampung um ca. 10 bis 20 m und eine klare Ausgestaltung des Haltebereichs für Velofahrende 5 m vor dem Haltebereich des Auto- und Lastwagenverkehrs (Vermeidung des toten Sichtwinkels) oder die kombinierte Führung mit der Fussgängerquerung.

Stellungnahme:

Die städtische Strategie sieht grundsätzlich vor, dass der Veloverkehr auf Strassenniveau zu führen sei. Der Velostreifen wird auf der Strassenseite mit einer ausgezogenen Linie markiert, so dass eine Mitbenutzung des Velostreifens durch den Autoverkehr untersagt bleibt. Im Bereich der Ein- und Ausfahrten werden die Kreuzungsflächen rot eingefärbt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

2.3 Einwendung:

Fehlende Abstimmung mit geplanten Projekten Hardturmstrasse und Überbauung Tramdepot (IG Hardturmquartier)

Das geplante Veloweg-Teilstück trägt ohne Anschluss an das geplante Projekt Hardturmstrasse (mit der in diesem Rahmen zu planenden Veloführung Hardturmstrasse/Escher-Wyss-Platz und Anschluss Sihlquai) zu keiner Optimierung der Situation für Velofahrende bei: eine nachhaltige und sinnvolle Verkehrsplanung kann nur gesamthaft erfolgen, um tatsächlich befriedigende Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu projektieren und zu realisieren. Nicht klar ist, inwiefern die bevorstehende Überbauung Tramdepot ebenfalls die Veloführung von und zur Hardturmstrasse beeinflussen wird.

Stellungnahme:

Bei diesem Projekt handelt es sich um ein Express-Vorhaben zur Sanierung einer Mischverkehrssituation, das schnellstmöglich ausgeführt werden soll. Das Gesamtkonzept der Veloführung in diesem Gebiet wird mit einer separaten Massnahme abgehandelt. Durch das vorliegende Projekt werden keine langfristigen Lösungen vorweggenommen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.4 Einwendung:

Die flächige Befahrbarkeit entlang der gesamten Breite der Parkfelder beim Swisscom-Hochhaus ist in geeigneter Form zu unterbinden. (IG Hardturmquartier, SP, QV5)

Bislang war wegen der Bepflanzung entlang der Fahrbahn die Möglichkeit zur Zu- und Wegfahrt beschränkt. Im neuen Projekt vergrössert sich aber der Konflikt- und Gefahrenbereich für Fuss- und Radweg-Benutzende. Mit einer Reihe von verbundenen Pfosten entlang des in Antrag 2 propagierten Randsteins (strassenseitig zur heutigen Hecke) könnte eine willkommene Klärung der Verkehrsbeziehungen erreicht werden.

Stellungnahme:

Wegen den engen Platzverhältnissen (mit Berücksichtigung der Mindestbreiten von Fahrbahnen, Velostreifen, Gehweg etc.) kann der Grünstreifen nicht erhalten bleiben. Die Trennung wird mittels einem in diesem Bereich erhöhten Randstein sowie entsprechenden Absenkungen bei den Ein- und Ausfahrtbereichen gewährleistet.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

2.5 Einwendung:

Die durch das Bauprojekt wegfallende, stadtauswärts führende Befahrbarkeit der Strecke für Velofahrende ist andernorts zu kompensieren und dementsprechend auf dem gesamten Escher-Wyss-Platz zu signalisieren. (SP)

Derzeit ist die Verkehrsführung über den Escher-Wyss-Platz für Velofahrende äusserst verwirrend. Zum hier anzutreffenden «Anything-Goes»-Prinzip gehört auch, dass man vom Limmatplatz oder Bahnhof Hardbrücke her kommend auch auf die südliche Seite der Hardturmrampe gelangt, wo der im Bauprojekt tangierte Trottoirabschnitt denn auch ambivalent als bidirektional befahrbare Fussgänger-Velo-Mischzone zu deuten ist.

Stellungnahme:

Bei diesem Projekt handelt es sich um ein Express-Vorhaben zur Sanierung einer Mischverkehrssituation, das schnellstmöglich ausgeführt werden soll. Das Gesamtkonzept der Veloführung in diesem Gebiet wird mit einer separaten Massnahme abgehandelt. Durch das vorliegende Projekt werden keine langfristigen Lösungen vorweggenommen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.



2.6 Einwendung:

Anstatt des Bauprojekts ist auf der Südseite der Hardturmstrasse ein Zweirichtungs-Veloweg anzulegen (und bis Förrlibuckstrasse fortzuführen). Ergänzend ist ein Anschlussprojekt zur Querung des Escher-Wyss-Platzes mit Verknüpfung an die Sihlquai-Veloroute zu erarbeiten. (SP)

Mit der Hardturmrampe, dem Tramtrasse und dem Depot fehlt auf der nördlichen Strassenseite der Platz für eine akzeptable Veloführung stadtauswärts. Mit der bevorstehenden Grossbaustelle des Depots, aber auch im Hinblick auf die vielen Zufahrten zum dereinst fertigen Bauwerk, erscheint ein Veloweg auf jener Seite äusserst riskant. Gleichwohl muss aber vermieden werden, dass der Velo-Pendlerverkehr stattdessen auf den schon heute konfliktbelasteten Limmat-Uferweg ausweicht.

Stellungnahme:

Bei diesem Projekt handelt es sich um ein Express-Vorhaben zur Sanierung einer Mischverkehrssituation, das schnellstmöglich ausgeführt werden soll. Das Gesamtkonzept der Veloführung in diesem Gebiet wird mit einer separaten Massnahme abgehandelt. Durch das vorliegende Projekt werden keine langfristigen Lösungen vorweggenommen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.7 Einwendung:

Der Veloweg soll/kann auch im Bereich der Probebühne ohne viel Aufwand in der nötigen Breite auf die Hardturmstrasse verlegt werden und ist damit vom Fussgängerverkehr getrennt. (QV5)

Dies ermöglicht in Zukunft eine direkte Schnellveloroute von Dietikon/Grünau und dem Hardturm-Areal via Escher Wyss-Sihlquai-HB in die Innenstadt, um den Umstieg der vielen PendlerInnen vom MIV/öV auf das Velo/eBike in dieser Wachstumsregion mit viel Wohnungsbau und vielen jüngeren, aktiven Menschen zu fördern.

Stellungnahme:

Bei diesem Projekt handelt es sich um ein Express-Vorhaben zur Sanierung einer Mischverkehrssituation, das schnellstmöglich ausgeführt werden soll. Das Gesamtkonzept der Veloführung in diesem Gebiet wird mit einer separaten Massnahme abgehandelt. Durch das vorliegende Projekt werden keine langfristigen Lösungen vorweggenommen.

Das Projekt Gleisbogen kann nicht ohne weiteres mit diesem Projekt verbunden werden, da es sich bei ersterem teilweise um ein denkmalgeschütztes Objekt handelt.

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, 13. Mai 2020 pes/egc

Die Direktorin