



Strassenbauprojekt

Leimbachstrasse

Maneggbrücke bis Frymannstrasse

Bau-Nr. 16027

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 Leimbachstrasse mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung des Strassenraums wurde vom 12. November 2021 bis 13. Dezember 2021 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 5 Einwendungen mit total 15 Anträgen eingegangen. Von den 15 Anträgen sind insgesamt 4 mal 2 Anträge mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 11 vorliegenden Anträgen werden 2 Anträge ganz und 2 Anträge teilweise berücksichtigt. 7 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:

- Neugestaltung des Strassenraums (insbesondere Anpassung an Tempo 30)
- Erstellung eines Mehrzweckstreifens
- Anpassung und Neubau von Fussgängerübergängen
- Umsetzung der regionalen Veloroute und Velovorzugsroute
- Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestelle «Frymannstrasse»
- Verbreiterung der Gehwege
- Vergrösserung der Baumgruben
- Aufhebung der Lichtsignalanlage beim Knoten Leimbach-/Frymannstrasse
- Strassenoberbau- und Werkleitungserneuerung

2. Einwendungen

Einwendung:

Radstreifen in Mittellage wie auf der Maneggbrücke sollen vermieden werden, da diese in keiner Weise velovorzugsroutentauglich seien. Es bräuchte eine Veloweiche auf der Maneggbrücke wie

Bericht zu den Einwendungen

beispielsweise bei der Werdstrasse 34 oder Lagerstrasse 95. Dies insbesondere, da die Velospur zwischen den beiden Autospuren weder rot eingefärbt noch gemäss den Mindestanforderungen an die Velovorzugsroute gemäss Velostandards der Stadt Zürich geplant seien. Alternativ könne auch die holländische Variante (abgesetzte Führung des Veloweges bis zur Kreuzung) geprüft werden.

Stellungnahme:

Die Platzverhältnisse auf der Maneggbrücke sind begrenzt. Um die Leistungsfähigkeit der Brücke zu erhalten, ist der Abbau der Linksabbiegespur nicht möglich. Daher wäre für beide Varianten (Veloweiche und holländische Variante) lokal eine Verbreiterung des Querschnitts erforderlich. Dies hätte eine Anpassung der bestehenden Brücke zur Folge. Da die Maneggbrücke aber nicht Bestandteil des Projektperimeters ist, müsste eine Verbreiterung in einem separaten Projekt projektiert werden. Daher bleibt der Querschnitt wie in der Planaufgabe vorgesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Velospur auf der Maneggbrücke zwischen den Autospuren solle maximal rot eingefärbt werden. Falls notwendig solle im Sinne der Velosicherheit der Projektperimeter erweitert werden.

Stellungnahme:

Im Projekt ist bereits vorgesehen, den Radstreifen ab der neuen Fussgängerschutzinsel im Bereich der Spurerweiterung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) für etwa 20 m rot einzufärben. Die Roteinfärbung wird bis zur Lichtsignalanlage erweitert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Auf Höhe des Mehrzweckstreifens entspreche der Veloweg nicht den Mindestanforderungen an die Velovorzugsroute gemäss Velostandards der Stadt Zürich und verstosse zusätzlich gegen die aktuelle Gemeindeordnung (Art. 2quinquies, Art 124 sowie Art. 126). Es gelte zu prüfen, wie der Veloweg gemäss den Mindestanforderungen umzusetzen sei. Eine Idee wäre, den Veloweg hinter den Bus-Wartenden durchzuführen in dem man die Auto-/Bus-Spur auf die 2,75 m reduziere, den Projektperimeter auf der Seite der Migros minimal erweitere und den dadurch gewonnenen Platz zwischen den Velofahrenden, Zufussgehenden und dem Bereich der Bus-Wartenden aufteile. Der Veloweg sei durchgängig zu markieren und Mischzonen seien gemäss den genannten Mindestanforderungen nicht zulässig.

Stellungnahme:

Im Projekt ist bereits vorgesehen, die MIV-/Busspur mit der Minimalbreite von 2,75 m auszuführen. Lediglich im Bereich der Kurven sind wegen den Schleppkurven von Bus und LKW Kurvenverbreiterungen erforderlich. Die Velovorzugsroute wird im Projekt so angepasst, dass ein Radstreifen mit konstant 1,80 m angeboten werden kann. Dadurch wird der Strassenrand leicht in Richtung Migros verschoben und der Gehweg verschmälert, ohne dass ein grösserer Landerwerb erforderlich wird. Zudem ist der Radstreifen bereits jetzt im Projekt durchgängig projektiert. Lediglich im Bereich der Kaphaltestelle ist der Radstreifen unterbrochen, was für diese Art der Haltestelle den üblichen städtischen Standards entspricht. Für die Velofahrerinnen und Velofahrer ist das Überholen des Busses im Bereich der Haltestelle jedoch gewährleistet.

Zurzeit werden neue Standardanforderungen an Velovorzugsrouten ausgearbeitet, die anschliessend ins Projekt einfliessen werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Kernfahrbahn solle mit statt ohne Mittellinie geplant werden, da die Erfahrungen beispielsweise auf der Baslerstrasse zeigen würden, dass die Autofahrenden sich ohne Mittellinie schlecht orientieren können und dadurch meist auf den Veloweg fahren würden.

Stellungnahme:

Die Leimbachstrasse im Projektperimeter ist im regionalen Richtplan als Quartierzentrum respektive im kantonalen Richtplan als Zentrumsgebiet festgelegt. Vor und nach dem Mehrzweckstreifen wurde daher bewusst eine Kernfahrbahn (ohne Mittellinie) projektiert, um so in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h den heutigen verkehrsorientierten Strassenraumcharakter zu reduzieren und den Projektabschnitt als siedlungsorientierten Strassenraum auszugestalten. Im Projekt wurde die Breite so projektiert, dass der Begegnungsfall von Velo-LKW-Personenwagen (PW)-Velo stattfinden kann, ohne dass der MIV die Radstreifen benutzen muss. Eine Markierung der Mittellinie hätte zur Folge, dass aufgrund der erforderlichen Einzelspurbreiten von je 2,75 m plus die Kurvenverbreiterungen der Strassenquerschnitt noch breiter sein müsste. Dies entspricht aber nicht dem Richtplaneintrag als siedlungsorientierte Strassenraum.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Bericht zu den Einwendungen

Die Auto-Spuren sollen auf dem gesamten Perimeter auf das Minimum von 2,75 m reduziert werden, sodass das Temporegime auch sichtbar für die Autofahrenden sei. Insbesondere im Bereich der Kernfahrbahn verleite die 8,0 m breite Spur zu einem Tempo, das über 30 km/h läge.

Stellungnahme:

Der Strassenquerschnitt wurde so projektiert, dass die MIV-Spur auf geraden Strecken die Minimalbreite von 2,75 m aufweist. In Bereich von Kurven, namentlich bei der Einmündung Zwirnerstrasse und beim Knoten Frymannstrasse, sind Kurvenverbreiterungen erforderlich, sodass der Begegnungsfall Velo-LKW/Bus-PW-Velo sichergestellt werden kann, ohne dass der MIV den Radstreifen benutzen muss. Diese Kurvenverbreiterungen sind auch bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h erforderlich und wurden im Projekt mittels Schleppekurven analysiert und projektiert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Veloweg solle durchgehend mindestens 1,80 m betragen gemäss den Mindestanforderungen an die Velovorzugsroute der Stadt Zürich und der Gemeindeordnung, so auch beim Fussgängerstreifen auf Höhe der Hausnummer 21 und bei der Hausnummer 38.

Stellungnahme:

Zurzeit werden neue Standardanforderungen an Velovorzugsrouten ausgearbeitet, die ins Projekt einfließen werden. Der projektierte Radstreifen wird so angepasst, dass eine durchgehende Breite von 1,80 m gewährleistet wird. Dafür wird vor dem Haus Nr. 21 die Inselbreite auf 1,90 m reduziert. Vor dem Haus Nr. 38 ist bereits ein 1,80 m breiter Radstreifen projektiert. Dieser wird bis auf die bestehende Radstreifenmarkierung stadtauswärts ausserhalb des Projektperimeters ergänzt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es solle eine Velovorzugsroute mit abgesetzten Radwegen oder Radstreifen mit deutlicher Mehrbreite realisiert werden.

Auf Velovorzugsrouten solle das Überholen sowie das Nebeneinanderfahren ermöglicht werden. Bei einem Radstreifen von 1,80 m sei das innerhalb des Radstreifens nicht möglich. Ebenfalls sei die Befahrbarkeit in Bezug auf das subjektive Sicherheitsempfinden bei beträchtlichem DTV von 14 000 Fz/d (Angabe gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich von 2018, effektiver DTV sei im erläuternden Bericht nicht ersichtlich) auch bei Tempo 30 für Personen von 8 bis 80

Bericht zu den Einwendungen

nicht garantiert. Gerade im Bereich des Mehrzweckstreifens sei die MIV-Fahrbahn lediglich 2,75 m breit, was ein Ausweichen und Befahren des Radstreifens durch den MIV sehr wahrscheinlich macht. Aus diesem Grund solle der vorhandene Platz so verteilt werden, dass entweder:

- Ein baulich abgetrennter Radweg von mindestens 2,0 m je Richtung implementiert werden könne um die physische Trennung von MIV sicherzustellen oder
- ein durchgezogener Radstreifen von mindestens 2,5 m realisiert werden, um das Nebeneinanderfahren zu ermöglichen.

Stellungnahme:

Die Leimbachstrasse im Projektperimeter ist gemäss kommunalem und regionalem Richtplan als Quartierzentrum inklusiv Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität klassiert und soll entsprechend umgestaltet werden. Zentrumsgebiete sind Orte, an denen man verweilt und sich begegnet. Es gibt aber auch Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr. Im Projektperimeter gilt das Koexistenzprinzip (gegenseitige Rücksichtnahme, gleichmässiger Verkehrsfluss und Angleichung der Geschwindigkeit). Weiter befindet sich der Projektperimeter im Massnahmegebiet zwei gemäss Fachplanung Hitzeminderung. Hierbei sind die Versiegelungen zu reduzieren und weitere Frei- und Grünflächen zu schaffen. Diese beanspruchen Platz. Zurzeit werden neue Standardanforderungen an Velovorzugsrouten ausgearbeitet, die ins Projekt einfließen werden.

Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) wurde in der Projektbearbeitung neu erhoben und beträgt zwischen 12 000 bis 13 000 Fz/d, mit einer rückläufigen Tendenz. Mit der Verbreiterung des Radstreifens auf 1,80 m und der Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h wird die Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer gesteigert und durch den neuen Mehrzweckstreifen werden die Querungen attraktiver ausgestaltet. Durch den markierten Radstreifen ist ein Überholen für schnellere Velofahrende, z. B. für E-Bikes, oder sogar ein Nebeneinanderfahren bei Tempo 30 möglich.

Eine weitere Verbreiterung, respektive Versiegelung entspricht nicht den oben genannten und gewünschten Nutzungsanforderungen gemäss Richtplaneinträgen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Neugestaltung des Projekts müsse für Kindergärtnerinnen und Kindergärtner sowie Schülerinnen und Schüler möglichst sicher gestaltet werden. Dieser Aspekt käme beim geplanten Projekt zu wenig zum Ausdruck und gehöre im erläuternden Bericht in die Zielformulierung. Es sei zu prüfen, ob mittels Lichtsignalanlage die Überquerung der Leimbachstrasse für die genannten Personen sicherer gestaltet werden könne. Weiter soll geprüft werden, welche zusätzlichen Massnahmen wie beispielsweise Signalisation oder Markierungen helfen können, diesen öffentlichen Bereich sicherer zu gestalten. Gewünscht werde zudem eine Absprache mit der Stadtpolizei Zürich, dem zuständigen Fachlehrer für Verkehr für das Gebiet Leimbachstrasse.

Stellungnahme:

Mit dem Projekt wird die Geschwindigkeit auf der Leimbachstrasse auf Tempo 30 reduziert. Weiter werden drei Fussgängerübergänge mit Mittelinseln und markiertem Fussgängerstreifen eingerichtet. Gemäss Praxis der Stadt Zürich und in Absprache mit dem Fachlehrer für Verkehr von der Stadtpolizei Zürich sind für Schulwegübergänge Lichtsignalanlagen nicht sicherer, sofern ein Fussgängerstreifen eingerichtet und die erforderlichen Sichtweiten eingehalten werden können. Um die Sichtweite und somit die Sicherheit zusätzlich zu verbessern, wird der neu geplante Baum vor dem Haus Nr. 36 weiter weg vom Fussgängerstreifen platziert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Erstellung eines Mehrzweckstreifens sei zu verzichten und insbesondere seien die separaten Linksabbiegestreifen beizubehalten.

Stellungnahme:

Der Mehrzweckstreifen mit einer Breite von 2,2 m bis 2,5 m dient einerseits als Querungshilfe für Fussgängerinnen und Fussgänger, andererseits kann der Mehrzweckstreifen auch für Velofahrende und den MIV als Abbiegespur benutzt werden. Mit dem Projekt wurde ein Leistungsfähigkeitsgutachten für den Projektperimeter erstellt und die Aufstellflächen auf dem Mehrzweckstreifen so dimensioniert, dass keine Verminderung der Leistungsfähigkeit erfolgt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Einbau von Belagsrampen in den Einmündungen zur Leimbachstrasse sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Leimbachstrasse ist als regionale Hauptverkehrsstrasse klassiert. Auf ihr verläuft die Buslinie Nr. 70 und die Velovorzugsroute. Die Trottoirüberfahrten mit Belagsrampen verdeutlichen die Kreuzungssituation, drosseln das Tempo und geben der Leimbachstrasse und somit auch der Velovorzugsroute und der Buslinie den Vortritt. Weiter vereinfachen die Trottoirüberfahrten für Fussgängerinnen und Fussgänger in Längsrichtung das Queren der Einmündungen, was der Klassierung des Fusswegs mit erhöhter Aufenthaltsqualität gemäss kommunalem Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlage (SLÖBA) entspricht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Einmündungen zur Leimbachstrasse sollen weiterhin mit «kein Vortritt» signalisiert bleiben.

Stellungnahme:

Mit dem Projekt werden die Gehwegflächen entlang der Leimbachstrasse durchgezogen. Gemäss Verkehrsregelverordnung gilt, wer über ein Trottoir auf eine Haupt- oder Nebenstrasse fährt, muss den Benutzenden dieser Strassen den Vortritt gewähren. Die Einmündungen gelten weiterhin als nicht vortrittsberechtigt.

Die Einwendung wird 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, 10. Mai 2022 grm

Die Direktorin