

# Strassenbauprojekt Wasserwerkstrasse

Röhrenweg bis Högger-/Dammstrasse

Bau-Nr. 15110

## 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 Wasserwerkstrasse, Abschnitt Röhrenweg bis Högger-/Dammstrasse, mit den geplanten Massnahmen wurde vom 7. Juni 2019 bis 8. Juli 2019 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind vier Einwendungen mit total zehn Anträgen eingegangen. Von den zehn vorliegenden Anträgen werden zwei Anträge ganz und vier Anträge teilweise berücksichtigt. Vier 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: Umsetzung einer regionalen Veloroute, Anpassung der Trottoirbreiten, Trottoirüberfahrt im Bereich Dammstrasse, Umsetzung einer Baumallee, Neuordnung der Parkplätze, Anpassung der öffentlichen Beleuchtung, Erneuerung des Strassenoberbaus und der Werkleitungen sowie Ausbau der Kanalisation.

## 2. Einwendungen

### **Einwendung:**

Die gut frequentierte Fussverbindung zwischen der Dammstrasse und dem Dammsteg soll auch mit dem Projekt möglichst attraktiv und auf direktem Weg erfolgen, auf den unnötigen Umweg über die neue Insel mit der Velofurt und unklaren Vortrittsregelungen soll verzichtet werden. Der Fussgängerübergang soll weiterhin über die Höggerstrasse erfolgen.

### **Stellungnahme:**

Die heutige Lage des Fussgängerübergangs wird für eine direkte Fussverbindung zwischen der Dammstrasse und dem Dammsteg beibehalten. Zur Erhöhung der Sicherheit wird der im kommunalen Richtplan eingetragene Fussgängerübergang, in Kombination mit einer geschützten Aufstellfläche für Velofahrende, mit einer Schutzinsel ausgestattet.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die direkte und durchgehende Veloverbindung über die Höggerstrasse zwischen Dammstrasse und Dammsteg sei weiterhin vorzusehen. Die Überfahrt solle nicht durch ausserhalb der Verbindungslinie liegenden Insel- und Trottoirüberfahrten erschwert werden. Diese Massnahmen würden die Sicherheit und den Komfort durch unnötige Schwellen und unklare Vortrittsregelungen vermindern. Auf die Velobucht der Mittelsinsel und die Trottoirüberfahrt solle verzichtet werden.

**Stellungnahme:**

Die direkte Veloverbindung wird mit dem Projekt nicht unterbunden und ist weiterhin möglich. Der Fussgängerübergang in der Höggerstrasse wird beibehalten und mit einer Schutzinsel, in Kombination mit einer geschützten Aufstellfläche für Velofahrende im Knotenbereich, ausgestattet. Die Aufstellfläche stellt für Velofahrende ein erforderliches Zusatzangebot für das sichere Queren dar. Die heutige Veloquerung entspricht nicht den Anforderungen einer regionalen Veloroute sowie einer Haupt- und Komfortroute des Masterplans Velo. Im Bereich der Höggerstrasse ist die Trottoirbreite für die dafür notwendige Aufstellfläche zu gering.

In einer Tempo 30 Strecke, als welche die Wasserwerkstrasse signalisiert ist, sind Lichtsignalanlagen nicht vorgesehen. Aufgrunddessen und der sicheren Fussgängerquerung mangels vorhandener Sichtweiten ist in der untergeordneten Dammstrasse eine Trottoirüberfahrt erforderlich.

Mit den oben beschriebenen Massnahmen werden unklare Vortrittsverhältnisse behoben.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Velostreifen und Fussgängerschutzinseln seien so anzuordnen, dass keine Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern in gleicher Fahrtrichtung entstehen. Falls nicht ausreichend Platz für eine gleichzeitige Durchfahrt von Velofahrenden und Motorfahrzeugen vorhanden sei, soll auf Fussgängerschutzinseln verzichtet werden.

Die Mittelschutzinseln seien eine ungünstige Verengung der Fahrbahn, würden in Rückstausituationen den Veloverkehr blockieren und zu einem Konflikt im Einschwenkbereich zwischen Motorfahrzeugen und Velofahrenden führen.

**Stellungnahme:**

Im Bereich der Fussgängerschutzinseln ist meist nicht genügend Platz für eine gleichzeitige Durchfahrt von Velofahrenden und Motorfahrzeugen vorhanden. Die Schutzinseln sind von Quartierbewohnern gefordert und haben sich in der Vergangenheit bewährt. Sie tragen zur sicheren Fussgängerquerung und Vernetzung – Wohnen oberhalb der Wasserwerkstrasse, Freizeit und



Bildung unterhalb der Wasserwerkstrasse – bei. Die für Mittelschutzinsel und durchgehende Velostreifen notwendigen Fahrbahnaufweitungen wären mit Landerwerb, schmalen Wartebereichen bei den Fussgängerstreifen, weniger Neupflanzungen von Bäumen und einem grösseren Abbau von Parkplätzen verbunden.

Die projektierte Ausbildung bei den Fussgängerübergängen basiert auf den Velostandards der Stadt Zürich.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Zur Verbesserung der Sicherheit der Velofahrenden sei der Velostreifen in Richtung Wipkingerplatz hinter der Parkplatzreihe, baulich separiert und durchgängig auf dem Trottoirniveau zu führen.

Die Markierung des Velostreifens auf der Fahrbahn biete nur einen beschränkten Schutz vor von hinten kommenden Fahrzeugen. Dies gelte insbesondere bei grösseren Tempounterschieden der beiden Verkehrsteilnehmenden. Erst eine bauliche Separation biete einen physischen Schutz. Zudem reduziere sich dadurch die Unfallgefahr durch sich öffnende Türen der parkierten Fahrzeuge.

**Stellungnahme:**

Der Projektabschnitt der Wasserwerkstrasse ist mittlerweile als Tempo 30 Strecke signalisiert. Aufgrund des geringen Tempounterschieds von Velofahrenden und motorisierten Fahrzeugen ist das Velo auf der Strasse zu positionieren. Zudem kommt es bei einer Veloführung auf dem Trottoirniveau zu Konflikten mit den Fussgängern im Wartebereich der Fussgängerquerungen.

Die Fahrzeuge können in beide Fahrrichtungen in den Parkfeldern parkieren. Somit werden die Fahrertüren in Richtung Trottoir und Fahrbahn geöffnet. Daher ist es nicht möglich, einen allfälligen Konflikt zwischen sich öffnenden Autotüren und Velofahrenden zu unterbinden.

Die Ausbildung der Velomassnahmen entspricht den Velostandards der Stadt Zürich.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit sei im gesamten Abschnitt der Wasserwerkstrasse eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu signalisieren.

Die Lärmschutzgrenzwerte seien überschritten und die Anwohnerschaft fordere seit längerem Massnahmen zur Verkehrsberuhigung. Die Temporeduktion sei eine wirksame und verhältnismässige Massnahme an der Quelle, um den Lärm einzudämmen, den Verkehrsfluss sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

**Stellungnahme:**

Der Projektabschnitt der Wasserwerkstrasse ist bereits als Tempo 30 Strecke signalisiert.

*Die Einwendung ist berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Ein ersatzloser Parkplatzabbau sei überall dort vorzunehmen wo ein allfälliger Platzmangel bessere Lösungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der Veloförderung unterbindet.

Die Verkehrssicherheit habe einen klaren Vorrang gegenüber kostengünstigen Parkplätzen.

**Stellungnahme:**

Das Kompensationspotenzial für den Abbau von Parkplätzen ist hier nicht vorhanden. Die Parkgelegenheiten in der Umgebung sind begrenzt und werden neben den Anwohnenden auch für eine kurze Anbindung zu den ufernahen Freizeitmöglichkeiten benötigt.

Durch die Anordnung der Parkplätze zwischen den Bäumen ist aufgrund des benötigten Sicherheitsabstandes von Velofahrenden zu den Parkplätzen nur marginal mehr Platz notwendig.

Im Bereich des geplanten Bauprojekts in der Wasserwerkstrasse sind keine Verkehrsunfälle zwischen Velofahrenden und ein- bzw. ausparkenden Fahrzeugen bekannt.

Durch den Verzicht auf die Parkfelder kann die Sicherheit zwar erhöht werden, aber alternativ kann diese auch durch einen Sicherheitsabstand von mindestens 50 cm zwischen der Längsparkierung und des Radstreifens gewährleistet werden. Im Projekt ist der notwendige Sicherheitsabstand vorhanden.

Die Projektlösung entspricht den gängigen Normen und Richtlinien sowie den Velostandards der Stadt Zürich.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Zur Einhaltung von Tempo 30 seien bauliche Massnahmen wie Schwellen, Kissen oder andere bremsende Elemente notwendig.

Es bestehe die Gefahr, dass mit der Verbreiterung der Strasse durch die beiden Velostreifen schneller gefahren werde.

**Stellungnahme:**

In Tempo-30-Strecken, wie dem Projektabschnitt der Wasserwerkstrasse, sind Schwellen oder Kissen nicht vorgesehen. Es werden keine baulichen Massnahmen für die Temporeduktion realisiert, da die Regelung über eine verbindliche Signalisation erfolgt. Nach Einführung von Tempo-30-Strecken finden periodisch Kontrollen zur Einhaltung der Verkehrsvorschriften durch das Sicherheitsdepartement (Stadtpolizei) statt. Fallen diese negativ aus, können zusätzliche Massnahmen ergriffen werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Im Interesse der Sicherheit der Velofahrenden seien die Velostreifen von der Fahrbahn abzusetzen. Eine schmalere Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr sowie eine kleine Schwelle zu den Parkplätzen sei akzeptabel.

**Stellungnahme:**

Ein Absetzen der Velostreifen von der Fahrbahn ist nur mit zusätzlichem Platzbedarf möglich. Die Kernfahrbahn mit beidseitig angeordneten Velostreifen ermöglicht insgesamt einen schmaleren Fahrbahnquerschnitt, da der Kernbereich für den motorisierten Individualverkehr schmaler ausfällt als bei einem Strassenquerschnitt mit separaten Fahrspuren im Gegenverkehr. Der zusätzlich notwendige Platzbedarf führt zu einem unnötigen Landerwerb.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Versetzung der Parkplätze von der südlichen auf die nördliche Seite erscheine nicht zwingend.

Die Mauern entlang des nördlichen Trottoirs an der Wasserwerkstrasse zwischen Dammweg und Imfeldsteig seien ein beliebtes Biotop für Eidechsen. Daher sollen eher kleinere, einheimische Bäume oder Sträucher gepflanzt werden, die eine gute Besonnung für die Eidechsen ermöglichen. Eine zu starke Beschattung sei nicht erwünschenswert.

Es sei nicht ersichtlich, warum am südlichen Trottoir vor dem Bahnhof Letten und dem Parkplatz nicht auch eine Baumreihe vorgesehen ist.

**Stellungnahme:**

Durch die nördliche Anordnung der Bäume ist neben verbesserten Wachstumsverhältnissen auch eine lückenlosere Baumreihe möglich. Auf der Südseite befindet sich bereits eine grössere Anzahl von Bäumen sowie diverse Bauten und Ein-/Ausfahrten, welche die regelmässige Anordnung und Attraktivität einer südlichen Baumallee schmälern würden. Die stadtklimatische und ökologische Wirkung der Bäume im Norden ist wesentlich grösser.

Indem in der Regel zwei Parkplätze zwischen den Bäumen angeordnet werden, lässt der Pflanzabstand und die Verwendung von mittelkronigen Bäumen weiterhin genügend besonnte Stellen für die Eidechsen zu. Die Bäume bilden dabei ebenfalls ein wertvolles Biotop für viele Faunaarten. Dabei werden einheimische Baumarten in Form einer Mischallee bevorzugt, die für den Strassenraum ausreichend robust sind und optimale Biodiversität bieten. Eine Bepflanzung mit Sträuchern würde nicht der Umsetzung des Alleenkonzepts entsprechen. Das Grünvolumen ist viel geringer als das Kronenvolumen von Bäumen und somit würden die gestalterischen, klimatischen und ökologischen Anforderungen nicht erfüllt.

Eine weitere Baumallee am südlichen Trottoir vor dem Bahnhof Letten und dem Parkplatz ist aufgrund der Werkleitungskulisse im Untergrund und des zusätzlichen Landerwerbs nicht umsetzbar bzw. verhältnismässig.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Konfliktzone zwischen Velos und sich öffnenden Autotüren sei zu entschärfen. Der minimale Sicherheitsabstand von 0.50 m sei zwar eingehalten, aber es könne trotzdem zu gefährlichen Szenen durch sich öffnende Türen kommen in dem Autofahrende nicht sauber im Parkfeld parkieren sowie Velofahrende den Radstreifen eher zu Mitte hin befahren.

Der Sicherheitsabstand zwischen Parkfeld und Velostreifen sei von 0.50 m auf 0.70 m zu erhöhen.

Der Radstreifen stadtauswärts soll sowohl zur Fahrbahn als auch zu den Parkplätzen hin mit 1.50 m oder mehr markiert werden.

Die Anordnung der Parkplätze soll so umgestellt werden dass Velofahrende in Fahrtrichtung nicht in direktem Konflikt mit der Tür der Autolenkenden sind.

Die Parkplätze sollen aufgehoben oder stark reduziert werden.

**Stellungnahme:**

Der geforderte Sicherheitsabstand zwischen Parkfeld und Velostreifen von 70 cm kann nur auf Kosten der südlichen Trottoirbreite oder über zusätzlichen Landerwerb realisiert werden, was im vorliegenden als Fall unverhältnismässig eingestuft wird. Der normgerechte Sicherheitsabstand von 50 cm sowie eine Velostreifenbreite von 1.50 m sind im Projekt berücksichtigt.

Der Radstreifen wird auf Seite des Randsteins nicht markiert, da sich die Parkierung nicht auf der gleichen Ebene befindet.

Durch die nördliche Anordnung der Parkplätze ist neben einem geringeren Parkplatzabbau auch eine durchgängigere Baumallee möglich. Die Fahrzeuge können in beide Fahrtrichtungen in den Parkfeldern parkieren. Daher ist es nicht möglich, einen allfälligen Konflikt zwischen sich öffnenden Autotüren und Velofahrenden zu unterbinden.

Das Kompensationspotential für den Abbau von Parkplätzen ist hier nicht vorhanden. Die Parkgelegenheiten in der Umgebung sind begrenzt und werden neben den Anwohnenden auch für eine kurze Anbindung zu den ufernahen Freizeitmöglichkeiten benötigt.

*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, 26.1.2021 mut

Die Direktorin