

# Strassenbauprojekt

## Hofwiesenstrasse

Abschnitt Schulstrasse bis Franklinstrasse

## Schulstrasse

Abschnitt Hofwiesenstrasse bis Franklinplatz

Bau-Nr. 09016

### 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 Hofwiesenstrasse und Schulstrasse mit den geplanten Anpassungen wurde vom 8. November bis 9. Dezember 2019 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:

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen beinhaltet das Projekt in der Schulstrasse die Einführung eines Einbahnregimes in Richtung Franklinstrasse mit Gegenverkehr für Fahrradfahrende, Errichtung eines Radstreifens zwischen Hofwiesen- und Nansenstrasse, Anpassung des Strassenraums, Neupflanzung von vier Bäumen, Verschiebung und Erstellung von Zweiradabstellplätzen sowie Anpassung der Hotelvorfahrt.

In der Hofwiesenstrasse soll aufgrund der neuen Verkehrsführung in der Schulstrasse die Autofahrspur in Richtung Franklinstrasse aufgehoben und ein Radstreifen markiert werden. Zudem ist die Erneuerung der Tramgleise geplant.

## 2. Einwendungen

### Einwendung:

Die Richtung der Einbahnstrasse in der Schulstrasse sei von der Franklinstrasse zur Hofwiesenstrasse zu führen. Auf die Änderung der Hotelvorfahrt für Cars sei zu verzichten.

### Stellungnahme:

Die Verkehrsbeziehung aus der Tiefgarage Neumarkt und des Swissôtel in östlicher Richtung erfolgte bis im September 2019 über die Hofwiesenstrasse und im Knoten Hofwiesen-/Franklinstrasse mit einem indirekten Linksabbieger über das SBB-Areal. Der sich in Bau befindende Franklinturm wird direkt über den Knoten Hofwiesen-/Franklinstrasse erschlossen. Der indirekte Linksabbieger in die Franklinstrasse musste daher aufgehoben werden und steht auch künftig nicht mehr zur Verfügung. Dadurch ist die Verkehrsbeziehung in Richtung Osten nur noch über angrenzende Quartierstrassen möglich oder ist mit einem grösseren Umweg verbunden.

Um die Bevölkerung vor diesem Mehrverkehr in den Quartierstrassen zu schützen, ist es daher erforderlich, das Verkehrsregime in der Schulstrasse so anzupassen, dass die Verkehrsbeziehungen aus der Tiefgarage in alle Richtungen möglichst direkt durch übergeordnete Strassen abgewickelt werden können. Die Änderung der Verkehrsführung bedingt jedoch, dass die Hotelvorfahrt neu ab der Hofwiesenstrasse erfolgt und daher geometrisch anzupassen ist.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### Einwendung:

In der Hofwiesenstrasse seien der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der öffentliche Verkehr (ÖV) im Mischverkehr zu führen.

#### Stellungnahme:

Die vorgeschlagene Massnahme würde zweifelsfrei die Hofwiesenstrasse für den Fussverkehr attraktiver machen. Der öffentliche Verkehr in der Hofwiesenstrasse mit der Tramlinie 11 und den Buslinien 61 und 62 ist jedoch auf eine störungsfreie und sichere Durchfahrt angewiesen. Die geplante Verkehrsführung mit Mischverkehr ÖV/MIV in Richtung Franklinstrasse und einer separaten MIV-Spur in Richtung Schulstrasse trägt diesem Umstand Rechnung. Unter der Voraussetzung, dass die Verkehrsführung in der Schulstrasse wie geplant geändert wird, wird die Hofwiesenstrasse in Richtung Franklinstrasse nur noch durch den Veloverkehr und den Anlieferungsverkehr vom Bahnhof genutzt. Letzterer wird mit dem ÖV im Mischverkehr geführt. Aufgrund der geringen MIV-Belastung ist hier ein Mischverkehr für den ÖV tragbar.

In der Gegenrichtung beträgt die Verkehrsbelastung für die Zufahrt zur Schulstrasse in der Spitzenstunde rund 40 bis 70 Fahrzeuge. In der Zufahrt zur Schulstrasse und zur Tiefgarage werden die Fahrzeuge durch den querenden Fussverkehr behindert, was zu Rückstau in die Hofwiesenstrasse und bei einer gemeinsamen Verkehrsführung ÖV/MIV zu Störungen der Tram- und Buslinien führen kann. Um die Verlässlichkeit und Sicherheit des ÖV zu gewährleisten, wird daher der MIV in Richtung Schulstrasse auf einer rund 70 m langen separaten Spur geführt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### Einwendung:

Die Tiefgaragenzufahrt sei als Trottoirüberfahrt und nicht mit einem Fussgängerstreifen zu gestalten.

#### Stellungnahme:

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

Einwendung:

In der Schulstrasse sei eine Begegnungszone einzuführen.

Stellungnahme:

Eine Begegnungszone mit Fussgänger-Vortritt in der Schulstrasse würde die Behinderungen in der Zu- und Wegfahrt der Tiefgarage noch akzentuieren und auch den Veloverkehr in der Schulstrasse behindern. Aus diesem Grund soll am bestehenden Regime mit Tempo 30 und an einer Verkehrstrennung festgehalten werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

Einwendung:

In der Hofwiesenstrasse, im Abschnitt Franklinstrasse bis Schulstrasse, sei die Trennung zwischen der MIV-Spur und dem Tramtrasse zu erhalten.

Stellungnahme:

Die geplante Verkehrsführung mit Mischverkehr ÖV/MIV in Richtung Franklinstrasse und einer separaten MIV-Spur in Richtung Schulstrasse berücksichtigt einen möglichst störungsfreien Betrieb des öffentlichen Verkehrs. Unter der Voraussetzung, dass die Verkehrsführung in der Schulstrasse wie geplant geändert wird, wird die Hofwiesenstrasse in Richtung Franklinstrasse nur noch durch den Veloverkehr und den Anlieferungsverkehr vom Bahnhof genutzt. Letzterer wird mit dem ÖV im Mischverkehr geführt. Diese geringe MIV-Belastung ist für den ÖV tragbar und der damit frei werdende Platz kann für eine Velospur genutzt werden.

In der Zufahrt zur Schulstrasse und zur Tiefgarage werden die Fahrzeuge durch den querenden Fussverkehr behindert, was zu Rückstau in die Hofwiesenstrasse führen kann. Um die Verlässlichkeit und Sicherheit des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten, wird daher der MIV in Richtung Schulstrasse weiterhin auf einer rund 70 m langen Spur separat geführt.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

Einwendung:

In der Hofwiesenstrasse sei ein 1,8 m breiter und von der Fahrbahn abgesetzter Velostreifen zu erstellen. Dieser sei zudem bis zur Franklinstrasse zu verlängern.

Stellungnahme:

Der Platz in der Hofwiesenstrasse ist begrenzt und unter Berücksichtigung des maximalen Begegnungsfalls zwischen zwei kreuzenden Bussen auf dem Tramtrasse und einem Lastwagen in

Richtung Schulstrasse besteht in Richtung Franklinstrasse Platz für eine Velospur von 1,5 m Breite. Für eine breitere Velospur müsste entweder die separate Fahrspur in Richtung Schulstrasse aufgehoben werden, was aufgrund eines möglichen Rückstaus aus der Schulstrasse nicht zweckmässig ist, oder die Hofwiesenstrasse müsste zulasten der benachbarten privaten Parzellen ausgebaut werden. Letzteres wäre mit einem erheblichen Aufwand verbunden. Auf Seite Franklinturm müsste die Treppe zur bestehenden Unterführung verschoben und die geplante sowie bewilligte Umgebungsgestaltung mit Baumrabatten näher zum Hochhaus gerückt werden. Auf der Gegenseite sind die Platzverhältnisse zum Neumarkt bereits sehr eng und lassen keinen Spielraum für eine Strassenverbreiterung. Das Ende der neuen Radspur in der Hofwiesenstrasse befindet sich bei der Lichtsignalanlage der Kreuzung mit der Franklintrasse. Da es in Richtung Regensbergbrücke keine Fortsetzung der Radspur gibt, ist eine Zusammenführung oder Verlängerung der Radspur im Kreuzungsbereich nicht zweckmässig.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### Einwendung:

Der Mehrzweckstreifen in der Schulstrasse sei zu belassen und die Velos in Richtung Franklinplatz seien entlang dem Mehrzweckstreifen auf der Seite Neumarkt zu führen.

#### Stellungnahme:

Mit der Änderung des Verkehrsregimes in der Schulstrasse fahren Velofahrende in Richtung Franklinplatz weiterhin im Mischverkehr mit dem MIV. Mit der verkehrsberuhigten Situation mit Tempo 30 ist dies problemlos möglich. In der Gegenrichtung zum MIV-Einbahnverkehr muss eine Velospur signalisiert werden. Das Beibehalten des baulichen Mehrzweckstreifens würde auf lediglich 40 m Länge zu einer Verkehrstrennung zwischen dem MIV und dem Veloverkehr führen. Der Veloverkehr in Richtung Hofwiesenstrasse müsste auf dieser kurzen Strecke links vom MIV geführt werden, was unüblich und daher unverständlich wäre. Zudem würde eine solche Veloführung den Konflikt mit dem MIV erhöhen, da die Verkehrsbeziehung in der Schulstrasse zweimal überquert werden müsste. Durch die Neuerstellung und Verbreiterung der Trottoirflächen reduziert sich zudem die Querungsdistanz für den Fussverkehr.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### Einwendung:

Auf die Verschmälerung des Trottoirs an der Ecke Schulstrasse 40 sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Mit der Änderung des Verkehrsregimes in der Schulstrasse muss auch die Anlieferung zum Neumarkt angepasst werden. Neu erfolgt die Zufahrt mit grossen Fahrzeugen ausschliesslich über die Schulstrasse, da die Ausfahrt aus der Anlieferung nach rechts in der Schulstrasse zu beengt und daher für grosse Fahrzeuge nicht befahrbar ist. Fahrversuche haben gezeigt, dass für die Anlieferung die Pfosten auf dem Trottoir entfernt werden müssen. Damit die Lastwagen nicht gezwungen werden, über das Trottoir zu fahren und dabei den Fussverkehr gefährden, wird der Trottoirrand um rund 1 m zurückgesetzt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

Einwendung:

Die Menge der Veloabstellplätze sei zu erhöhen und es seien separate Motorradabstellplätze erforderlich. Diese sollen zulasten von MIV-Parkplätzen eingerichtet werden. Die vor dem Neumarkt geplanten Veloabstellplätze seien zu verschieben.

Stellungnahme:

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

Einwendung:

Die Signalisation der Begegnungszone und der Tempo-30-Zone sei auf deren Zweckmässigkeit hin zu überprüfen.

Stellungnahme:

In der Hofwiesenstrasse, ab Haus Nr. 354 in Richtung Bahnhof, und in der Schulstrasse ist heute Tempo 30 signalisiert. In der Projekterarbeitung wurde die bestehende Signalisation überprüft und als zweckmässig beurteilt. Einerseits soll in der Hofwiesenstrasse das Tempo-30-Regime zugunsten des Vortritts für den öffentlichen Verkehr beibehalten werden. Andererseits würde eine Begegnungszone mit Fussgänger-Vortritt in der Schulstrasse die Behinderungen in der Zu- und Wegfahrt der Tiefgarage noch akzentuieren und die Verkehrsqualität für den Veloverkehr beeinträchtigen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

Einwendung:

Es seien im Bereich der Schleppkurven der Sattelzüge keine Hindernisse wie Pfosten, Verkehrstafeln oder Randsteine zu planen und die bestehenden seien zu entfernen.

Stellungnahme:

Wie bereits im Situationsplan Nr. 09016-41 dargestellt, wird der Trottoirrand vor der Liegenschaft Schulstrasse 40 so zurückversetzt, dass die Anlieferung ungehindert erfolgen kann und das Trottoir nicht überfahren werden muss. Die Anordnung der Pfosten und Signale wird im weiteren Projektverlauf überprüft und wo für eine ungehinderte Anlieferung erforderlich angepasst. Hingegen besteht in der Schulstrasse weiterhin ein Tempo-30-Verkehrsregime mit einer Verkehrstrennung zwischen dem MIV und dem Fussverkehr. Es sind daher weiterhin Trottoirflächen auszubilden, die sich baulich von der Fahrbahn abzuheben haben. Im Bereich der Zufahrt zur Anlieferung wird der Randstein wie heute abgesenkt und ist problemlos überfahrbar.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

Einwendung:

Es seien im Bereich der Eingänge Neumarkt und McDonalds an der Schulstrasse keine Velopfosten und keine Bäume vorzusehen. Zudem sei in diesem Bereich auf ein Trottoir bzw. auf Randsteine zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Anordnung der Velopfosten wird in der weiteren Projektbearbeitung überprüft. Die Veloabstellplätze sollen möglichst so angeordnet werden, dass diese den Fussverkehr und auch den Zugang zum Neumarkt nicht behindern.

Gemäss Alleenkonzzept der Stadt Zürich ist in der Schulstrasse eine Baumreihe geplant. Bäume sind ein wertvoller Bestandteil des Stadtraums. Sie erfüllen ökologische, gestalterische und soziale Aufgaben. Unter Berücksichtigung der klimapolitischen Relevanz zusätzlicher Baumpflanzungen werden die zusätzlichen vier Bäume im Vergleich zu einer möglichen, teilweisen Verdeckung der Fassade als verhältnismässig angesehen und sollen daher zur Aufwertung des öffentlichen Raumes in der Schulstrasse gepflanzt werden.

Eine Gestaltung der Schulstrasse ohne Trottoir und Randsteine würde die Signalisation einer Begegnungszone mit Vortritt für den Fussverkehr voraussetzen. Diese würde die Behinderungen in der Zu- und Wegfahrt der Tiefgarage akzentuieren und die Verkehrsqualität für den Veloverkehr verschlechtern. Daher soll das bestehende Tempo-30-Regime mit Verkehrstrennung und Trottoirflächen beibehalten werden.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

Einwendung:

Es sei im Bereich des Seiteneingangs Neumarkt an der Hofwiesenstrasse eine Begegnungszone ohne Trottoir zu signalisieren bzw. auf Randsteine sei zu verzichten.

Stellungnahme:

In der Hofwiesenstrasse, ab Haus Nr. 354 in Richtung Bahnhof, ist heute Tempo 30 signalisiert und in der Hofwiesenstrasse verkehren die Tramlinie 11 sowie die Buslinien 61 und 62. Menschen mit Behinderung sind auf abgegrenzte Fussgängerbereiche angewiesen, um sich sicher im Verkehrsraum bewegen zu können. Gemäss der Norm 40 075 «Fussgängerverkehr, hindernisfreier Verkehrsraum» Ziff. 15.1, ist bei Schienenverkehr die Anordnung von abgegrenzten Fussgängerbereichen zwingend. Die Einführung einer Begegnungszone mit Vortritt für den Fussverkehr und der Verzicht auf Randsteine ist daher nicht zweckmässig und würde insbesondere in Verbindung mit der Tramlinie die Verkehrssicherheit gefährden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

Einwendung:

Die Durchfahrt der Velos auf der Hofwiesenstrasse sei zu vereinfachen. Zudem sei auf Höhe der Schulstrasse eine Einspurstrecke für den geradeaus weiterfahrenden sowie links abbiegenden Veloverkehr einzurichten.

Stellungnahme:

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

Einwendung:

Der Randsteinanschlag bei der Zufahrt zur Unterführung der Quartierverbindung sei auf 0 cm abzusenken.

Stellungnahme:

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

Einwendung:

Die Schulstrasse sei für den Veloverkehr als Haupt- und Komfortroute zu gestalten.

Stellungnahme:

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*



### Einwendung:

Das Projekt weise grundlegende Fehler auf. Die Hofwiesenstrasse sei bedingt durch Tram, Bus und dem MIV für den Fussverkehr nicht attraktiv. Lediglich ein Spurabbau und ein Einbahnverkehr sei hier keine Aufwertung. Der Franklinplatz sei für Fussgängerinnen und Fussgänger eine wichtige Verbindung. Der ganze Verkehr vom Neumarkt und dem Hotel über diesen Platz zu führen, sei für Zufussgehende eine Abwertung. Bedingt durch die Vortrittsregelung werde es in der Schulstrasse zu längeren Rückstaus kommen. Die Zufahrt zu den Taxistandplätzen sei nur durch Rangieren auf dem Velostreifen möglich und die Zu- und Wegfahrt werde teilweise durch den Carparkplatz behindert oder verunmöglicht. Die allermeisten Cars hielten bereits heute vor dem Dach. Die Situation für Velofahrende werde gefährlich, da querende Fussgängerinnen und Fussgänger erst erkannt werden, wenn diese bereits den Velostreifen betreten hätten.

### Stellungnahme:

In der Hofwiesenstrasse, Abschnitt Schul- bis Franklinstrasse, verlaufen wichtige Tram- und Buslinien. Der Platz in der Hofwiesenstrasse ist begrenzt und wird mit dem Projekt so optimiert, dass für den Veloverkehr mehr Platz geschaffen werden kann. Zusammen mit der geplanten Vorzone zum sich im Bau befindenden Franklinturm entsteht ein attraktiver Strassenraum mit einer Baumreihe und einer bisher fehlenden nördlichen Fusswegverbindung.

Bei einer Verkehrszählung an einem repräsentativen Samstagmorgen wurden in der Schulstrasse pro Stunde 130 Fahrzeuge in Richtung Nansenstrasse (und Rampe Tiefgarage) und 90 Tiefgaragenausfahrten gezählt. Da mit dem neuen Verkehrsregime die Zufahrt zur Schulstrasse ausschliesslich über die Hofwiesenstrasse erfolgt, wird der Franklinplatz in der massgebenden Morgenspitzenstunde entlastet und weist damit, im Vergleich zu heute, weniger Verkehr auf.

Im Rahmen der Verkehrszählungen wurde auch der Verkehr in Verbindung mit der Hotelvorfahrt beobachtet. Die Haltezone vor dem Hotel war während rund 20 Minuten durch einen Reisebus besetzt. Dies führte dazu, dass Taxis und andere Fahrzeuge auf der Mittelinsel abgestellt wurden. Mit der geplanten Verbreiterung der heute markierten Hotelvorfahrt von 2,2 m auf baulich 5,2 m Breite und der Markierung eines zusätzlichen Güterumschlagfeldes soll erreicht werden, dass Fahrzeuge in Verbindung mit dem Hotel im dafür vorgesehene Raum halten und den übrigen Verkehr nicht behindern. Die Verbreiterung der Vorfahrtszone auf 5,2 m erhöht zudem die Übersichtlichkeit, so dass Konflikte zwischen Velofahrenden und dem querenden Fussverkehr vor dem Überqueren der Fahrbahn erkannt werden. Damit wird die Sichtdistanz zwischen den Verkehrsteilnehmenden erhöht, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken wird. Die Anordnung der Taxi-Standplätze wird im weiteren Verlauf der Projektierung nochmals überprüft und gegebenenfalls angepasst, so dass die Hotelvorfahrt möglichst konfliktfrei genutzt werden kann.



*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, 12. Mai 2020 str/dai

Die Direktorin