

# Strassenbauprojekt Birmensdorferstrasse

Abschnitt Schimmelstrasse bis Grüngasse

Bau-Nr. 15121

## 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 Birmensdorferstrasse, Abschnitt Schimmelstrasse bis Grüngasse, mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung wurde vom 14. Februar 2020 bis 16. März 2020 gemäss § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 13 Einwendungen eingegangen, davon 11 mit identischem Wortlaut (Sammeleinwendung). Von den insgesamt 7 Anträgen werden 0 Anträge ganz und 2 Anträge teilweise gutgeheissen. 5 Anträge werden abgewiesen.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen.

### 1.2 Projektbeschreibung

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

Neugestaltung/Vergrosserung des Platzbereiches beim Knoten Birmensdorfer-/Werd-/Morgartenstrasse, Neuordnung Parkplätze in der Birmensdorferstrasse und Morgartenstrasse, Verbreiterung des Trottoirs und Anpassung der Veloführung, zusätzliche Bäume, Neuordnung und Ergänzung der Veloabstellplätze, Einführung Tempo 30 und Abbau Fahrspur unter Beibehaltung der Fahrbeziehungen, Erneuerung des Strassenbelags, der Tramgleise und der Werkleitungen.

## 2. Einwendungen

### Einwendung :

Es sei auf die Aufhebung der insgesamt 12 Parkplätze (6 blaue Parkplätze, 2 weisse Parkplätze und 4 Güterumschlagsplätze) zu verzichten bzw. die bestehenden Parkplätze seien zumindest beizubehalten. Der betroffene Abschnitt der Birmensdorferstrasse sei ein gewerbliches Quartierzentrum, das der Quartier- und Stadtversorgung diene, Arbeitsplätze bereitstelle, das Quartier belebe und von der Anwohnerschaft sehr geschätzt sei. Es lebe und überlebe zu einem wesentlichen Teil von den bereitgestellten Parkplätzen. Bereits heute sei zu wenig Parkraum vorhanden. Viele Liegenschaften seien schon älter und könnten keine Anwohner- oder Besucherparkplätze bereitstellen. Für viele Anwohner sei das Vorhandensein von Anwohnerparkplätzen aus beruflichen Gründen notwendig. Das Quartier sei in den letzten Jahren schleichend verdichtet, die Kapazität der blauen Zone jedoch nicht angepasst worden. Aufgrund des Vorhandenseins vieler

älter Liegenschaften sei in den nächsten Jahrzehnten noch eine weitere Verdichtung zu erwarten. Die Kapazität der Blauen Zone im Verhältnis zur Quartierbevölkerung sei bereits deutlich reduziert worden. Der Druck auf die Gesamtheit der Parkplätze nehme weiter zu. Wer eine Parkkarte Blaue Zone erworben hat, habe noch weniger Chancen, einen Parkplatz zu finden. Für Umzüge oder Zufahrten seien oberirdische Parkplätze unabdingbar. Es würden im Quartier viele ältere Bewohner wohnen, die auf Pflegedienste (Spitex, o. ä.) angewiesen seien. Parkplätze für Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, müssten in der Nähe der Hauszugänge zur Verfügung stehen. Es müssten auch Abstellplätze für Taxis zur Verfügung stehen, damit der Transport von Personen mit Einschränkungen auch in Zukunft möglich sei. Das würde mit blauen Parkplätzen besser gelöst werden, da eine Mehrfachnutzung möglich bleibe. Der Suchverkehr in den umliegenden Quartieren bzw. Strassen für einen Parkplatz in der Blauen Zone würde weiter zunehmen und den Druck auch für die übrigen Quartierbewohnerinnen und -bewohner ausserhalb des direkt betroffenen Strassenzuges erhöhen. Es würden in der Stadt weiterhin mehr Blaue-Zone-Parkkarten verkauft, als Parkplätze zur Verfügung gestellt würden. Deshalb sei auf deren Abbau zu verzichten. Die Quartierläden würden für Personen die schlecht zu Fuss sind unerreichbar, weil die wenigen verbleibenden Parkplätze meist belegt sein dürften. Die Ausgestaltung der Fussgängerwege und Bäume sei übertrieben grosszügig geplant. Die Aufwertung eines gewerblichen Zentrums bei gleichzeitiger Gefährdung eben dieses Gewerbes sei ein Widerspruch in sich selbst. Es drohe die Schliessung von Geschäften, die ohnehin schon unter dem Online-Handel leiden würden. Mit gutem Willen sei es problemlos möglich gewesen, die bisherige Anzahl an öffentlichen Parkplätzen für Gewerbe und Anwohnerschaft zu erhalten und dabei die Situation für die Velofahrerinnen und Velofahrer trotzdem sicherer zu gestalten.

#### Stellungnahme:

Mit dem vorliegenden Projekt werden übergeordnete konzeptionelle und richtplanerische Vorgaben auf Basis der Gestaltungsrichtlinien der Stadt Zürich unter Berücksichtigung der Projektierungsgrundsätze gemäss § 14 StrG umgesetzt.

Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkplätze 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.

Vor den Gebäuden Birmensdorferstrasse Nr. 51 bis 55 befinden sich auf der Fahrbahn insgesamt 22 schräg angeordnete weiss markierte Parkfelder sowie vier weisse Parkplätze in der Werdstrasse, die nicht Bestandteil der in den Plänen ausgewiesenen Parkplatzbilanz sind, für

den Besucher- und Kundenverkehr der umliegenden Geschäfte. Die Sicht der Autolenkenden beim Ausparkieren aus der Schrägparkierung in der Birmensdorferstrasse ist eingeschränkt. Dies stellt ein Sicherheitsrisiko für die Verkehrsteilnehmenden dar, insbesondere für herannahende Velofahrende. Jeder Parkierungsvorgang ist mit einem Rückwärtsmanöver über den unmittelbar hinter der Parkreihe vorbeiführenden Velostreifen verbunden. Die Parkplätze beanspruchen zudem aufgrund der schrägen Anordnung über 5 Meter des in diesem Bereich rund 22 Meter breiten Strassenraums.

Mit der neu geplanten Parkplatzanordnung werden die weissen Parkplätze in der Birmensdorferstrasse nicht mehr schräg auf der Fahrbahn, sondern als Längsparkplätze auf Trottoirniveau angeordnet. Damit wird die Verkehrssicherheit erhöht und zusätzlich Raum für eine angepasste Strassenraumgestaltung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs sowie zur Erweiterung des Baumbestands geschaffen:

- Der Stadtraum der Birmensdorferstrasse ist im Projektbereich von regionaler stadtweiter Bedeutung. Auf der Birmensdorferstrasse verläuft eine kommunal klassierte Fussverbindung. In unmittelbarer Nähe befindet sich der Bahnhof Wiedikon, der ein wichtiger Verkehrs- und Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs darstellt. Beim Bahnhof Wiedikon ist im neuen kommunalen Richtplan (Entwurf) ein Quartierzentrum bzw. ein Fussgängerbereich eingetragen. Die Birmensdorferstrasse ist im Projektbereich auf beiden Strassenseiten von einer hohen Dichte an publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen geprägt. Das Fussgängeraufkommen beidseitig der Birmensdorferstrasse ist entsprechend hoch und es ist mit einer weiteren Zunahme zu rechnen. Die Gehflächen auf dem südlichen Trottoir sind unter Berücksichtigung der erhöhten Fussverkehrsfrequenzen insbesondere vor den Detailhandelsgeschäften im Bereich Birmensdorferstrasse 51 bis 55 für die Begegnung mit anderen Fussgängerinnen und Fussgängern, insbesondere mit Personen mit Kinderwagen oder im Rollstuhl, zu schmal. Gleiches gilt für das gegenüberliegende nördliche Trottoir zwischen den Einmündungen der Gartenhof- und Freyastrasse, das unmittelbar an das Tramtrasse angrenzt.

Die beidseitigen Trottoirbereiche der Birmensdorferstrasse können durch die veränderte Parkplatzanordnung normgerecht verbreitert werden.

- Die Birmensdorferstrasse wird für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Einbahnregime betrieben, nördlich der Fahrbahn verlaufen die Tramgleise der Linien 9 und 14 auf einem Eigentrassee. Die Gleisabstände und die Breite des Trassees sind für die neu zum Einsatz kommenden Tramkompositionen und für einen allfälligen Ersatzbusverkehr zu gering.

Das Eigentrassee des öffentlichen Verkehrs kann durch die veränderte Parkplatzanordnung normgerecht verbreitert werden.

- Auf der Birmensdorferstrasse verläuft ein regional klassierter Radweg. Zudem ist sie eine Hauptroute des Masterplans Velo. Stadteinwärts ist ein rund 1,50 Meter breiter Velostreifen markiert, der im Abschnitt Birmensdorferstrasse 51 bis 55 verschwenkt und ohne Sicherheitsabstand hinter den schräg angeordneten Parkplätzen der weissen Zone vorbeigeführt wird.

Mit der Längsparkierung auf Trottoirniveau haben Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker während des Parkierungsvorgangs im Vergleich mit der bestehenden Schrägparkierung eine verbesserte Sicht auf rückwärtigen Veloverkehr via Innen- und/oder Aussenspiegel. Somit können gefährliche Parkiermanöver und Gefährdungen der Velofahrenden verhindert und mit dem gewonnenen Raum der Velostreifen geradlinig und sicher mit einem Abstand von 50 cm an den längsparkierten Fahrzeugen vorbeigeführt werden.

- Die Birmensdorferstrasse ist Bestandteil des Alleenkonzpts. Ab der Einmündung der Baumgartnerstrasse bis zur Einmündung der Werd- und Morgartenstrasse fehlen strassenbegleitende Bäume. Bäume sind in verschiedener Hinsicht wertvolle Bestandteile des Stadtraums. Sie erfüllen ökologische, klimatische, gestalterisch-ästhetische, identitätstiftende und soziale Aufgaben.

Mit der neuen Parkplatzanordnung kann die Baumlücke ab der Einmündung der Baumgartnerstrasse bis zur Einmündung der Werd- und Morgartenstrasse durch die Pflanzung einer durchgehenden Baumreihe auf der südlichen Strassenseite geschlossen werden.

Infolge der neuen Parkplatzanordnung entfallen 14 der insgesamt 22 weissen Parkplätze vor der Birmensdorferstrasse Nr. 51 bis 55. Der betreffende Strassenabschnitt der Birmensdorferstrasse dient als gewerbliches Versorgungszentrum und befindet sich im Gebiet des sogenannten Historischen Parkplatzkompromisses. Die Parkplätze sind gut belegt. Um weiterhin ein möglichst angemessenes Angebot an Besucher- und Kundenparkfeldern im Nahbereich der umliegenden Geschäfte, Apotheke, Arztpraxis usw. zu gewährleisten, werden mittels Aufhebung der Vorsortierstreifen vor der Verzweigung Werd-/Birmensdorferstrasse neun neue weisse Parkplätze in der Birmensdorferstrasse auf öffentlichem Grund geschaffen. Zusätzlich werden drei weitere weisse Parkplätze in der Morgartenstrasse zulasten der dort bestehenden Parkplätze in der Blauen Zone kompensiert.

Vor den Ladengeschäften im Bereich Birmensdorferstrasse Nr. 51 bis 55 befinden sich aktuell auf der Fahrbahn insgesamt drei Güterumschlagfelder. Direkt südlich angrenzend sind drei weitere Güterumschlagplätze auf dem Trottoir vor der Birmensdorferstrasse 65/67 markiert, die zwar nicht in der Parkplatzbilanz aufgeführt sind, aber auch für die Geschäfte im Bereich Birmensdorferstrasse Nr. 51 bis 55 zur Verfügung stehen. Mit der veränderten Parkplatzanordnung in der Birmensdorferstrasse entfallen vor den Geschäften im Bereich Birmensdorferstrasse Nr. 51 bis

67 zwei der sechs Güterumschlagplätze, womit auf öffentlichem Grund immer noch ausreichend Umschlagplätze in der Nähe zu den Ladengeschäften vorhanden sind. Kleinere Lieferfahrzeuge können weiterhin auch die weissen Parkplätze zum Güterumschlag nutzen. Durch die Längsordnung der weissen Parkplätze wird im Vergleich zur Schrägparkierung das Be- und Entladen über die Beifahrerseite vereinfacht bzw. möglich, da diese nicht durch andere Fahrzeuge blockiert ist. Weitere Möglichkeiten für das Be- und Entladen stehen auf dem Grundstück der Birmensdorferstrasse Nr. 55 selbst sowie gebäuderückseitig vor der Werdstrasse Nr. 102 auf der Fahrbahn zur Verfügung.

Für den Taxiverkehr steht bereits in kurzer Gehdistanz ein zweckmässiges Angebot an Taxi-standplätzen vor dem Bahnhof Wiedikon als wichtiger Umsteigepunkt zum öffentlichen Verkehr zur Verfügung.

Die Stadt Zürich bietet im Nahbereich zum Projektperimeter auf dem öffentlichen Trottoir vor Werdstrasse Nr. 72 einen Parkplatz für gehbehinderte Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker an. Gehbehinderte Menschen dürfen mit einer Parkkarte für Gehbehinderte auch auf einem weiss markierten Parkplatz oder auf einem Parkplatz der Blauen Zone zeitlich unbeschränkt bzw. auf einem Güterumschlagfeld für maximal drei Stunden parkieren.

Die parkierten Zweiräder auf dem südlichen Trottoir zwischen den bestehenden Bäumen seitlich der Werdstrasse Nr. 40 verstellen die Wunschlinie der Zufussgehenden in Längsrichtung, bei den Parkiermanövern auf dem Trottoir werden die Zufussgehenden zudem gefährdet. Durch die Verschiebung der Zweiradabstellplätze auf die Fahrbahn der Morgartenstrasse können Konflikte durch Parkiermanöver auf dem Trottoir vermieden und die Bereiche zwischen den Bäumen für den Fussverkehr durchgängig und hindernisfrei ausgestaltet werden.

Mit der neuen Parkplatzanordnung kann der öffentliche Strassenraum wesentlich zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs sowie der Erweiterung des Baumbestands verbessert werden. Sind Fussverkehrsflächen in Quartierzentren attraktiv gestaltet, halten sich Menschen dort gerne auf. Davon profitiert das Umfeld, etwa der Detailhandel, Dienstleistungsunternehmen und das Gastgewerbe. Vor diesem Hintergrund wird der Abbau von zwei der insgesamt 22 weissen Parkplätzen als verhältnismässig erachtet. Die Befürchtung der Einwendung, dass durch die neue Parkplatzanordnung das ansässige Gewerbe gefährdet würde und eine Schliessung von Geschäften drohe, kann vor diesem Hintergrund nicht nachvollzogen werden. Das Parkplatzangebot für gehbehinderte Menschen ist im Umfeld des Projektperimeters in angemessener Weise vorhanden. Gleiches gilt für die Taxistandplätze. Die Quartierläden werden für

Personen mit eingeschränkter Mobilität, die einen Parkplatz benötigen, weiterhin erreichbar bleiben. Für den Güterumschlag der umliegenden Geschäfte sind weiterhin entsprechende Felder in ausreichender Anzahl und in zumutbarer Entfernung vorhanden.

Insgesamt werden sechs Parkplätze in der Blauen Zone in der Morgartenstrasse aufgehoben, um die in der Birmensdorferstrasse wegfallenden weissen Parkplätze bzw. die seitlich der Werdstrasse Nr. 40 zwischen den Bäumen wegfallenden Zweiradabstellplätze zu kompensieren und um das Angebot an zusätzlichen Veloabstellplätzen zu erhöhen. Dies wird als verhältnismässig eingestuft.

Im Zuge der weiteren Projektausarbeitung wird geprüft, ob ein zusätzliches Güterumschlagfeld auf dem Trottoir vor der Birmensdorferstrasse Nr. 65 bis 67 unter Berücksichtigung der bestehenden Grundstückszu- und -ausfahrten, der erforderlichen Sichtweiten beim Fussgängerstreifen und der konkurrierenden Bedürfnisse von zusätzlichen Veloabstellplätzen ergänzt wird.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

#### Einwendung:

Entlang der Birmensdorferstrasse Nr. 51 bis 55 seien einige der Parkplätze in der weissen Zone aufzuheben und stattdessen Veloabstellplätze zu erstellen. Die Verdoppelung der Veloabstellplätze insgesamt sei sehr zu begrüssen. Es solle jedoch darauf geachtet werden, dass die Abstellplätze nicht an zwei Stellen konzentriert, sondern gleichmässiger verteilt werden. Entlang der Birmensdorferstrasse Nr. 51 bis 55 brauche es ebenfalls Veloabstellplätze, um die dort ansässigen Geschäfte wie z. B. Coop Pronto und Ruedi Bergsport zu erschliessen und unterstützen.

#### Stellungnahme:

Im Zuge der weiteren Projektausarbeitung wird die Ergänzung bzw. gleichmässigerer Verteilung der bestehenden und neu geplanten Veloabstellplätze, insbesondere entlang der Geschäfte im Bereich Birmensdorferstrasse Nr. 51 bis 67 unter Berücksichtigung der bestehenden Grundstückszu- und -ausfahrten und der erforderlichen Sichtweiten bei den Fussgängerstreifen geprüft. Allenfalls findet ein Abtausch von den in der Morgartenstrasse vor Haus Nr. 40 geplanten Veloabstellplätzen mit den bestehenden Parkplätzen innerhalb der weissen Zone in der Werdstrasse statt.

Der betreffende Strassenabschnitt der Birmensdorferstrasse dient als gewerbliches Versorgungszentrum und befindet sich im Gebiet des sogenannten Historischen Parkplatzkompromisses. Für das ansässige Gewerbe soll das Angebot an weissen Parkplätzen deshalb möglichst erhalten bleiben. Mit dem Projekt werden bereits zwei Parkplätze innerhalb der weissen Zone

aufgehoben. Das zusätzliche Aufheben von Parkplätzen in der weissen Zone zugunsten von Veloabstellplätzen wird nicht angestrebt.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

Einwendung:

Auf den Abbau einer Fahrspur sei zu verzichten. Die Reduktion auf lediglich eine Spur würde zu unerwünschtem Rückstau führen.

Stellungnahme:

Die Birmensdorferstrasse ist im Abschnitt Schimmelstrasse bis Grüngasse eine kommunal klassierte Sammelstrasse im Einbahnregime mit geringem Verkehrsaufkommen. Sie ist keine Verbindungsstrasse. Ab der Gartenhofstrasse bis zur Verzweigung Grüngasse/Werdstrasse wird die Birmensdorferstrasse auf einer Länge von rund 60 Metern zur Vorsortierung des geradeausfahrenden und linksabbiegenden Verkehrs zweispurig geführt. Die Reduktion der beiden Vorsortierstreifen auf eine Spur unterstützt den siedlungsorientierten Charakter der Birmensdorferstrasse und eine angepasste Fahrweise innerhalb der neu geplanten Tempo-30-Strecke. Durch den frei werdenden Strassenraum können neun der insgesamt 14 entlang der Birmensdorferstrasse Nr. 51 bis 55 wegfallenden Parkplätze innerhalb der weissen Zone kompensiert, der Velostreifen ausgebaut, die südlich angrenzenden Fussgängerflächen verbreitert und zusätzliche Bäume gepflanzt werden.

Die Reduzierung der beiden Vorsortierstreifen auf eine Spur behindert den Verkehrsfluss aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens, wenn überhaupt, nur unwesentlich, zumal mit der geplanten Geschwindigkeitsreduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 der Verkehrsfluss in der Birmensdorferstrasse gegenüber heute verstetigt wird. Ein Rückstau ist deshalb nicht zu erwarten.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

Einwendung:

Auf Einbauten von Belagsrampen in den Einmündungsstrassen sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts wird die Einmündung von der Grüngasse in die Birmensdorferstrasse neu als Trottoirüberfahrt ausgebaut und die bestehende Trottoirüberfahrt bei der Einmündung von der Gartenhofstrasse in die Birmensdorferstrasse hindernisfrei umgebaut. Trottoirüberfahrten geben eine klare Vortrittsregelung vor und werden bei Einmündungen von untergeordneten Strassen, z. B. von Quartierstrassen in Sammelstrassen eingesetzt. Sie tragen zur Priorisierung, Sicherheit und zum Komfort von Fussgängerinnen und Fussgängern



bei und unterstützen den verkehrsberuhigenden und siedlungsorientierten Charakter. Die Ausführung und Markierung der beiden Trottoirüberfahrten entspricht den Gestaltungsgrundsätzen der Stadt Zürich und den Normen zum hindernisfreien Verkehrsraum.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

Einwendung:

Bei der Veloinfrastruktur beginnend bei der Grüngasse in Richtung Schmiede Wiedikon solle die Veloinsel bis und mit Freyastrasse, idealerweise bis Schimmelstrasse durchgehend verlängert werden. In Fahrtrichtung Westen sei die Veloroute zwischen der Werd- und der Birmensdorferstrasse aktuell und auch nach Umsetzung des Strassenbauprojektes unterbrochen. Dies führe dazu, dass die Velofahrerenden ab der Höhe Gartenhofstrasse auf dem Tramtrasseee fahren und dadurch sich selbst sowie querende Zufussgehende gefährden und den öffentlichen Verkehr blockieren. Mit einer Verlängerung der Veloinsel verkleinere sich dieser Konflikt- und Gefahrenbereich. Anzustreben sei daher eine durchgängige Veloverbindung bis zur Birmensdorferstrasse beziehungsweise bis zum Bahnhof Wiedikon.

Stellungnahme:

Die Machbarkeit einer stadtauswärtigen Veloführung, wie vorgeschlagen durch Verlängerung der Veloinsel in der Birmensdorferstrasse bis und mit Freyastrasse, wurde im Projekt geprüft und in im Zuge der Variantenuntersuchung verworfen. Aufgrund der notwendigen Verbreiterung des Tramtrasseees ist der erforderliche Querschnitt für einen sicheren Veloweg zwischen der Fahrbahn und dem Tramtrasseee nicht vorhanden. In der Fortführung ab der Freya- bis Schimmelstrasse stünde dieser zudem in Konflikt mit den vorhandenen Tram- und Bushaltestellen.

In stadtauswärtiger Fahrtrichtung bietet die Zweierstrasse eine Alternative, die an Strassburgstrasse und Schmiede Wiedikon an die Birmensdorferstrasse anschliesst. Diese Route ist ebenfalls als regionaler Radweg im Verkehrsrichtplan und als Hauptroute im städtischen Masterplan Velo festgesetzt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

Einwendung:

In Fahrtrichtung Osten (Richtung Stauffacher) solle die Veloinfrastruktur hinter den Parkfeldern auf einem baulich abgetrennten Veloweg mit einer Breite von 1,80 m geführt werden. Der gesamte Veloweg solle baulich abgetrennt werden, wie beispielsweise in der Birmensdorferstrasse in Richtung Triemli, damit die Autos nicht auf den Veloweg ausweichen. Dies betreffe insbesondere die Abzweigung Birmensdorfer-/Werdstrasse, da dort die Gefahr bestünde, dass ein Auto in

Richtung Stauffacherstrasse einem wartenden Auto in Richtung Grüngasse auf den Veloweg ausweicht.

Im betreffenden Strassenabschnitt gelte Einbahnverkehr und der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) betrage gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich mehr als 5'000. Ab 3'000 DTV sei ein baulich abgetrennter Veloweg mit 1,80 m Breite anzustreben. Ein Velostreifen zwischen parkierten Autos und der Fahrbahn stelle für die Velofahrenden die Gefahr von plötzlich geöffneten Türen dar. Die blossе Markierung eines Velostreifens auf der Fahrbahn biete einen nur beschränkten Sicherheitsgewinn für Velofahrende, die sich weiterhin durch den von hinten heranahendem Autoverkehr bedrängt fühlten.

#### Stellungnahme:

Auf der Birmensdorferstrasse verläuft ein regional klassierter Radweg. Zudem ist sie eine Hauptroute des Masterplans Velo. Bei den vorherrschenden Verkehrsmengen des MIV und der Änderung der angrenzenden Parkierung von Schräg- zur Längsparkierung ergibt sich gemäss der aktuellen Planungspraxis der Stadt Zürich der Erhalt und die Verbreiterung des bestehenden Velostreifens. Zwischen Radstreifen und Parkfeldmarkierung wird zur Vermeidung von Kollisionen mit parkierten Fahrzeugen ein zusätzlicher Sicherheitsstreifen von 50 cm Breite markiert.

Die Führung des Veloverkehrs hinter parkierten Fahrzeugen anstatt auf der Fahrbahn ist aus Sicherheitsgründen abzulehnen, da die Nachteile überwiegen. Diese Führung des Veloverkehrs würde einen Bruch in der Kontinuität der Velorouten bedeuten. Dies soll vermieden werden, damit die Veloführung kontinuierlich und für alle intuitiv verständlich ist. Durch die Veloführung hinter parkierten Fahrzeugen verschwindet der Veloverkehr aus den Augen des fliessenden MIV auf der Fahrbahn. Dies ist insbesondere für das Wiedereinfügen in den Verkehr von Bedeutung, wo der oder die Velofahrende dann eher überraschend hinter den parkierten Fahrzeugen wieder auftaucht, was zu Konflikten führen kann. Durch die Führung des Veloverkehrs zwischen den Liegenschaften bzw. dem Trottoir und den parkierten Fahrzeugen entstehen zudem neue Konflikte mit Zufussgehenden (z. B. Laden-Kundschaft), die bei einer Führung auf der Fahrbahn gänzlich vermieden werden. Im vorliegenden konkreten Projekt ist eine Führung des Veloverkehrs auf der Fahrbahn auf sichere Art und Weise möglich, da sichergestellt ist, dass der Velostreifen mindestens 1,50 Meter breit ist und durch einen Sicherheitsabstand von mindestens 50 Zentimeter von den parkierten Fahrzeugen entfernt ist.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### Einwendung:

Auf die Einführung eines T30-Regime sei zu verzichten. Die Birmensdorferstrasse in Richtung Stauffacher stelle eine wichtige Verbindungsstrasse zwischen Wiedikon und Sihlporte dar. Es befänden sich keine Kindergärten/Kitas (o. ä) und/oder Schulen bzw. Seniorenheime an dieser Strasse. Auch existiere an dieser Strasse bzw. diesem Bereich kein Unfallschwerpunkt. Die Strasse sei breit und übersichtlich, somit seien keine Ausnahmen von der regulären Innerortsgeschwindigkeit von «Generell 50» für eine Temporeduktion gegeben.

Ferner wäre durch den obligatorischen Wegfall von Fussgängerstreifen ein Verlust an Verkehrssicherheit zu befürchten. Auch mit den geplanten Luxusmassnahmen für den tendenziell saisonalen Veloverkehr sei eine Temporeduktion nicht zu rechtfertigen.

#### Stellungnahme:

Strassenbauprojekte, bei denen zu erwarten ist, dass sie zu wahrnehmbar stärkeren Lärmmissionen führen (Art. 8 Abs. 3 LSV) oder die gewisse andere Kriterien erfüllen (z.B. hohe Kosten oder tiefgreifende Änderung der Bausubstanz), gelten als wesentliche Änderung. Sind die Lärmgrenzwerte im betroffenen Strassenabschnitt überschritten, muss dieser gleichzeitig mit dem Bauprojekt lärmsaniert werden (Art. 18 USG, Art. 8 Abs. 2+3 LSV). Beim vorliegenden Strassenbauprojekt wird auf dem gesamten Strassenquerschnitt der Oberbau erneuert. Dies stellt eine tiefgreifende Änderung der Bausubstanz dar. Das vorliegende Strassenbauprojekt ist deshalb als wesentliche Änderung gemäss Art. 8 Abs. 2+3 LSV zu qualifizieren. Da die Lärmgrenzwerte auf diesem Abschnitt der Birmensdorferstrasse überschritten sind, muss parallel zur Realisierung des Strassenbauprojekts die Lärmsanierung dieses Strassenabschnitts durchgeführt werden.

Gemäss Art. 13 Abs. 3 LSV sind Massnahmen, die die Lärmerzeugung verhindern oder verringern (Massnahmen an der Quelle) gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern, vorzuziehen. Die Einführung von Tempo 30 stellt eine Lärmschutzmassnahme an der Quelle dar. Die Verhältnismässigkeit von Massnahmen an der Quelle wird in interdepartementaler Zusammenarbeit des Sicherheitsdepartements (Dienstabteilung Verkehr), der industriellen Betriebe (VBZ), des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Gesundheits- und Umweltdepartements gemäss festgelegter Kriterien wie zum Beispiel Verminderung der Lärmbelastung, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Verstetigung des Verkehrsflusses, Reduktion von Luftschadstoff-Emissionen, Erhöhung der Wohnqualität einerseits und Auslösen von Ausweichverkehr, Verlängerung der Fahrzeiten für den MIV, Verlustzeiten und resultierende Kosten für den öffentlichen Verkehr andererseits beurteilt.

Im Ergebnis der Beurteilung wurde die Einführung von Tempo 30 für die Birmensdorferstrasse im Abschnitt Schimmelstrasse bis Grüngasse als verhältnismässig beurteilt. Die Birmensdorferstrasse ist in diesem Abschnitt eine kommunale Sammelstrasse, nicht überkommunal klassiert und keine Verbindungsstrasse. Sie ist keine Rettungsachse und die Verkehrsflüsse sind gering. Der betreffende Strassenabschnitt ist geprägt von vielen publikumsorientierten Nutzungen. Beim Bahnhof Wiedikon ist im neuen kommunalem Richtplan (Entwurf) ein Quartierzentrum bzw. ein Fussgängerbereich eingetragen. Den Vorteilen von Tempo 30 für die Anwohnenden wie auch für die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit stehen nur geringe Verlustzeiten für den MIV gegenüber.

Im vorliegenden Projekt soll in der Birmensdorferstrasse, Abschnitt Schimmelstrasse bis Grüngasse, eine Tempo-30-Strecke, und keine Tempo-30-Zone, eingeführt werden. Entgegen der Annahme der Einwendung ist der Wegfall der Fussgängerstreifen innerhalb von Tempo-30-Strecken nicht obligatorisch. Alle bestehenden Fussgängerstreifen über die Birmensdorferstrasse innerhalb der neu signalisierten Tempo-30-Strecke bleiben in gleicher Lage wie bisher erhalten. Ein Verlust an Verkehrssicherheit ist deshalb nicht zu erwarten, vielmehr wird sich die Einführung von Tempo 30 aufgrund der reduzierten Fahrgeschwindigkeiten positiv auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden auswirken.

Die Verbreiterung des Velostreifens verfolgt die Ziele und Prioritäten der Förderung des Veloverkehrs aus der Strategie Stadtverkehr 2025, und die Umsetzung der behördenverbindlichen Vorlagen des Verkehrsrichtplans. Sie ist daher nicht als «Luxusmassnahme» einzustufen. Eine saisonale und wetterbedingte Fluktuation der Velonutzung ist zwar nachgewiesen, dennoch besteht eine ganzjährige Nachfrage nach einem qualitativ hochwertigen und sicheren Infrastrukturangebot für Velofahrerinnen und Velofahrer.

*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, 26. August 2020 / scm

Die Direktorin