



Strassenbauprojekt

Roswiesenstrasse

Dübendorf- bis Winterthurerstrasse

Bau-Nr. 19037

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 Roswiesenstrasse, Abschnitt Dübendorf- bis Winterthurerstrasse, mit den geplanten Anpassungen am Strassenquerschnitt, dem Ausbau Teilstück der Velovorzugsroute «Schwamendingen» im Abschnitt Dübendorf- bis Altwiesenstrasse und der Koordination/Abstimmung auf das Drittprojekt Überbauung «Schwamendingerdreieck» wurde vom 22. April bis 23. Mai 2022 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind sechs Einwendungen mit total neun Anträgen eingegangen, davon fünf mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit fünf vorliegenden Anträgen wird ein Antrag ganz und kein Antrag 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:

Entlang der Roswiesenstrasse und der Altwiesenstrasse sind verschiedene neue Überbauungen geplant oder bereits im Bau, die über eigene Tiefgaragen- oder Aussenparkplätze auf Privatgrund verfügen. Dies hat zur Folge, dass im vorliegenden Projekt ein Abbaupotenzial der Blauen-Zone-Parkierung besteht. Im Zusammenhang mit den Neubauten im «Schwamendingerdreieck» muss zudem das öffentliche Gewässer «Schürgigraben» verlegt werden. Dieses wird neu als offener Bachlauf entlang der Roswiesenstrasse auf Privatgrund geführt.

Mit dem vorliegenden Projekt kann beidseitig der Roswiesenstrasse ein Gehweg erstellt werden, der den Anforderungen einer erhöhten Aufenthaltsqualität entspricht. Die beiden Fussgängerquerungen in den Knotenbereichen Dübendorf- und Winterthurerstrasse werden wie heute mit einer Lichtsignalanlage gesichert. Für Radfahrende wird zwischen der Dübendorf- und der Altwiesenstrasse ein Teilabschnitt der Velovorzugsroute «Schwamendingen» umgesetzt, die einerseits in der Altwiesen- und andererseits in der Stettbachstrasse weitergeführt wird. Zwischen der Altwiesen- und der Winterthurerstrasse handelt es sich um ein Velobasisnetz. In beiden Abschnitten verkehrt

der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Einbahnverkehr und das Velo wird im Gegenverkehr geführt. Für die Umsetzung der vorgängig erwähnten Massnahmen müssen in der Roswiesenstrasse insgesamt 18 Parkplätze aufgehoben werden.

2. Einwendungen

Einwendung:

Auf die Aufhebung der 18 blauen Parkplätze sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Im vorliegenden Projektperimeter sind diverse Ersatz-Neubauten geplant bzw. bereits im Bau. Auf der Parzelle SW6493 (Roswiesen-, Altwiesenstrasse) entstehen aktuell neue Liegenschaften, die über eigene Tiefgaragenplätze und Besucherparkplätze im Aussenbereich verfügen. Des Weiteren werden die Liegenschaften auf dem sogenannten «Schwamendingerdreieck» zwischen Roswiesen-, Winterthurer- und Dübendorfstrasse in den nächsten Jahren durch Neubauten mit eigenen Autoabstellplätzen ersetzt.

Die Voraussetzungen für die kompensatorische Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen legte der Stadtrat im Jahre 2012 mit der Strategie «Stadtverkehr 2025» fest. Das konkrete Vorgehen zur kompensatorischen Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen wurde vom Steuerungsausschuss von «Stadtverkehr 2025» am 28. Januar 2014 beschlossen und ist seither ständige Praxis. Im Zug der Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen nimmt der Bedarf nach Blaue-Zone-Parkplätzen entsprechend ab, weshalb diese kompensatorisch aufgehoben werden können (vgl. auch STRB Nr. 950/2019, Beilage 1, S. 23). Mit der Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen können andere Bedürfnisse wie Bäume, Velostreifen, Fussgängerflächen, Güterumschlagplätze oder Klimaschutz-Massnahmen wie Entsiegelung asphaltierter Flächen realisiert werden. Damit sollen richtplanerische und konzeptionelle Vorgaben zur Aufwertung der Strassenräume umgesetzt werden. Zudem wird das Parkplatzangebot nach Massgabe von §§ 242 ff. PBG kontinuierlich vom öffentlichen in den privaten Raum verlagert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Velostreifen entgegen der Einbahnrichtung sei mindestens im Kreuzungsbereich mit der Dübendorfstrasse (Schutzinsel) breiter auszubilden. Es sei daher von Anfang an eine Durchfahrtsbreite zwischen den Schutzinseln vorzusehen, welche, wie für Velovorzugsrouten vorgesehen, das nebeneinander Fahren von zwei Velos erlaubt. Der dafür nötige Platz sei beim Velostreifen in der Gegenrichtung abzuziehen.

Stellungnahme:

Die Platzverhältnisse im Einmündungsbereich zur Dübendorfstrasse sind für einen Maximalausbau der Velovorzugsroute zu knapp. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Platzverhältnisse wurde für die Einfahrt in die Roswiesenstrasse eine Radstreifenbreite von 1,80 m definiert. Aus Sicherheitsgründen ist diese Breite vertretbar. Für ein sicheres Queren der Dübendorfstrasse, insbesondere der Tramgleise und des Fussgängerstreifens, macht es Sinn, dass die Velos hintereinander fahren. In der Fortsetzung der Roswiesen- bzw. Altwiesenstrasse entsprechen die Breiten dann dem Anforderungsziel an eine Velovorzugsroute und erlauben ein Nebeneinanderfahren bzw. das Überholen. Zudem wird die vorgeschlagene Verschmälerung der Radstreifenbreite bei der Zufahrt in Richtung Lichtsignalanlage als nicht zielführend beurteilt. Einerseits sollen auch hier die Vorgaben an eine Velovorzugsroute eingehalten werden und andererseits wäre die Breite für das Vorbeifahren an stehenden Fahrzeugen mit einem Lastenvelo oder Anhänger ungenügend.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Velovorzugsroute im Projektperimeter sei mit den neuen grünen FGSO-Markierungen am Fahrbahnrand zu verdeutlichen.

Stellungnahme:

Um eine bessere Erkennbarkeit von Velovorzugsrouten zu erreichen, sollen zukünftig entlang der Fahrbahnrand grüne FGSO-Markierungen angebracht werden. Das neue Konzept soll in einem ersten Schritt anhand von zwei Pilotprojekten getestet werden. Anhand dieser Pilotprojekte lässt sich dann ableiten, wie sich die farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden auswirkt und wie sich die Farbe mit der Zeit und der Nutzung in den ersten Monaten verändert. Sollten sich die FGSO-Markierungen bewähren, würden diese auch bei den weiteren Velovorzugsrouten zur Anwendung kommen.

Zudem ist anzumerken, dass die eigentliche Umsetzung der Velovorzugsroute «Schwamendingen» vorgängig mit einem separaten Projekt umgesetzt werden soll und somit nicht Bestandteil des Projekts Roswiesenstrasse ist. Allfällige FGSO-Markierungen würden im Zuge dieses vorgängigen Projekts angebracht werden. Mit dem vorliegenden Projekt werden anschliessend bauliche Anpassungen umgesetzt, die die Velovorzugsroute optimieren. Zum Realisierungszeitpunkt vorhandene FGSO-Markierungen würden wieder ergänzt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Fahrbahn sei auf die VSS-Normbreite von 3 m zu gestalten, da dieses Gebiet für den schweren Güterverkehr für Ver- und Entsorgung von Waren erschlossen sein muss. Eine künstliche Verschmälerung würde zu Konflikten mit dem Veloverkehr führen.

Stellungnahme:

Bei der Roswiesenstrasse handelt es sich im vorliegenden Projekt um eine Erschliessungsstrasse mit einem geringen Verkehrsaufkommen. Da der Strassenabschnitt nur sehr selten durch Lastwagen befahren wird, wurde als massgebender Begegnungsfall der Fall Personenwagen (PW) / Velo bei reduzierter Geschwindigkeit angenommen. Sowohl die «Velostandards Stadt Zürich» wie auch die kantonale «Richtlinie Velostandards» gehen in diesem Fall von minimalen Fahrbahnbreiten von 4,00 m bzw. 3,80 m aus. Auch gemäss den aktuellen VSS-Normen wird der Begegnungsfall PW / Velo mit der vorliegenden Variante abgedeckt. Im Projektperimeter liegen die Breiten noch über den minimalen Anforderungen, sodass der seltene Begegnungsfall Lastwagen / Velo auch mit einer Spurbreite von 2,75 m und einem Radstreifen von 1,80 m mit der nötigen Vorsicht ermöglicht wird.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Errichtung von zusätzlichen Kunstbauten sei zu verzichten, da diese ideologische Schikanen sind und keinen Mehrwert für sämtliche Strassenbenützer darstellen. Sie sind künstliche Hindernisse welche eine funktionierende Infrastruktur ad absurdum führen und Ursache für Verkehrsunfälle sind. Ausserdem wird der maschinelle Unterhalt verunmöglicht.

Stellungnahme:

Bei den zusätzlichen Einbauten handelt es sich um bauliche Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Hauptfahrbeziehung (inkl. Velovorzugsroute) verläuft aus der Altwiesenstrasse in die Roswiesenstrasse. Mit der Ausbuchtung im westlichen Gehweg wird die gerade Linienführung der Roswiesenstrasse unterbrochen und die untergeordnete Fahrbeziehung zusätzlich betont. Bei der Einfahrt in die Einbahnstrasse mit Velo im Gegenverkehr soll die Sicherheit mittels Verkehrsinseln erhöht resp. der Beginn des Gegenverkehrs verdeutlicht werden. Mit den baulichen Massnahmen können zudem Kollisionen infolge Schneiden von Kurven verhindert werden.

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, 8. Juni 2022 bus

Die Direktorin