



Strassenbauprojekt

Milchbuck-, Scheuchzerstrasse

Irchel- bis Schaffhauserstrasse

Bau Nr. 17108

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 Milchbuck- und Scheuchzerstrasse, Abschnitt Irchel- bis Schaffhauserstrasse, mit den geplanten Verbreiterungen der Trottoirs, der Reduktion der Fahrbahnbreiten, der Anpassung der Kreuzungen, dem Ersatz- und der Neupflanzung von Bäumen sowie Vergrösserung des Wurzel- und Regenwasserspeicherraums, der Entsiegelung der Parkflächen, dem Abbau von Parkplätzen, der Oberbauerneuerung sowie dem Kanalisations- und Werkleitzersatz, wurde vom 7. Januar bis 7. Februar 2022 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 146 Einwendungen mit total 191 Anträgen eingegangen, davon 152 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 39 vorliegenden Anträgen werden 2 Anträge ganz und 13 Anträge teilweise berücksichtigt. 24 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:

- Schutz der bestehenden vitalen Bäume und Ergänzung der Baumreihen.
- Integration von Schwammstadtbausteinen zur Versickerung des Regenwassers.
- Querschnittsanpassung mit Trottoirverbreiterungen.
- Einheitliche Gestaltung Kreuzungsbereiche mit Vortrittsberechtigung der Velovorzugsroute.
- Optimierung der Gestaltung für die Velovorzugsroute.

2. Einwendungen

Einwendung:

Auf die Aufhebung von 62 Blaue-Zone-Parkplätze sei zu verzichten. Die Parkplätze seien abends jeweils vollständig belegt. Dies zeige den Bedarf und den heute bereits vorhandenen Parkdruck

für Blaue-Zone-Parkplätze. Die Stadt verkaufe zudem mehr Blaue-Zone-Parkkarten als Parkplätze zur Verfügung gestellt würden. Es komme als Folge des Abbaus zu Suchverkehr und Nutzungskonflikten im Quartier, was zu Lärm und Abgas führe. Auch würde sich, mangels regulärer Parkplätze, der ruhende Verkehr auf die Fussverkehrsflächen verlagern. Anwohner*innen des vorliegenden Perimeters müssten zukünftig auf die Parkplätze ausweichen, die auf der anderen Seite der Schaffhauserstrasse liegen würden. Der Druck erhöhe sich so auch für die Quartierbewohnenden ausserhalb der Scheuchzerstrasse. Dies sei im Sinne der Umweltverträglichkeit sehr unzweckmässig und vermindere die Lebensqualität für die Anwohnerschaft. Zudem würden starke Entwicklungen zur E- und Wasserstoffmobilität des motorisierter Individualverkehr (MIV) stattfinden, dies könne in der Quartierentwicklung nicht einfach ignoriert werden. Für viele Anwohnende sei das Vorhandensein von Anwohnerparkplätzen aus beruflichen Gründen oder aus privatem Engagement dienlich oder sogar notwendig. Zudem seien viele Liegenschaften schon älter und würden über keine Garagen oder Besucherparkplätze verfügen, weshalb öffentliche Parkplätze unabdingbar seien. Ein Angebot für mietbare Garagen im Strassenabschnitt sei nicht vorhanden. Es könne nicht das Ziel sein, die heute begrünten Innenhöfe und Vorgärten zur Umsetzung von Privatparkplätzen zu opfern oder dass, anstatt einer Gebäudesanierung, Neubauten mit maximaler Ausnützung geplant würden. Für die Liegenschaften, die keine eigenen Parkplätze hätten, sei mindestens eine Beibehaltung von Abstellflächen für Güterumschlag, Handwerkerdienstleistungen und Besuche vorzusehen. Für gewisse Liegenschaften sei es rein durch die örtlichen Gegebenheiten unmöglich, eigene Aussenabstellplätze oder eine Tiefgarage auf Privatgrund zu erstellen. Das Velo werde im Projekt übermässig bevorteilt. Das Bedürfnis am MIV werde nicht per sofort und vollständig abnehmen. Die möglichen Auswirkungen auf die Quartierschliessung sei im Projekt genau zu untersuchen. Durch Anpassungen von Querschnittsabmessungen im Projekt (wie z. B. Anpassungen von Radstreifen, Gehweg- oder Grünstreifenbreite) sei ein Erhalt von Parkplätzen möglich. Da die Strassenabschnitte ein sehr geringes Verkehrsaufkommen hätten, sei die Sicherheit von sämtlichen Strassenteilnehmenden im heutigen Bestand bereits gegeben. Fahrräder und Autos würden gut aneinander vorbeikommen. Der Verkehr würde sich automatisch verlangsamen und es gebe keine Unfälle. Auch sei beim Pilotversuch des ASTRA im Jahre 2017 an der Scheuchzerstrasse herausgekommen, dass ein Nebeneinander zwischen Auto und Velo in Quartierstrassen problemlos möglich sei und dabei seien keine Parkplätze aufgehoben worden. In der Umfrage sei herausgekommen, dass das Sicherheitsgefühl der Befragten gut war.

Stellungnahme:

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 Zuge 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 und -wege, 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. Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse 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. Hauseigentümer*innen sowie Gewerbetreibende sind grundsätzlich selber dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigte und Besucher*innen auf ihren Grundstücken zu errichten.

In vorliegendem Projekt erfolgt die Aufhebung der Parkplätze aufgrund der Umsetzung der Velovorzugsroute und zur Umsetzung von Schwammstadtelementen. Die Fahrbahn oder der Strassenquerschnitt ist zu schmal, um Parkplätze mit dem erforderlichen Sicherheitsabstand von 70 cm anbieten zu können.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Um den Suchverkehr zu verringern sei eine Gültigkeit der Parkkarte Blaue-Zone im Parkhaus Irchel zu prüfen. Somit sei es möglich, Anwohner*innen von unnötigem Lärm und Abgasen zu schützen.

Stellungnahme:

Es steht jedem Fahrzeuglenkenden bereits heute frei, im Parkhaus einen Platz zu mieten [Tarife Irchel 07.12.2020.xls \[Kompatibilitätsmodus\] \(uzh.ch\)](#). Da das Parkhaus privat ist, kann die Stadt dort keine Parkplätze vergeben.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Bericht zur öffentlichen Auflage nach § 13 sei einseitig auf Veloverkehr und Stadtgrün / Hitzeminderung ausgerichtet. Diesen beiden Themen würde überwiegende Priorität eingeräumt. Beim MIV werde apriori angenommen, dass die Quartierschliessung für Anwohnende gewährleistet bleibe, obwohl sämtliche Parkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben würden. Der ruhende Individualverkehr sei im Variantenentscheid nicht berücksichtigt.

Stellungnahme:

Der Bericht ist nicht einseitig formuliert. Seit der Volksabstimmung im September 2021 sind in Bezug auf die Velovorzugsrouten behördenverbindlich neue Vorgaben und Ziele der Stadt Zürich zu verfolgen. Auch in Bezug auf die Klimapolitik gibt es neue behördenverbindliche Vorgaben, denen Rechnung zu tragen ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Scheuchzerstrasse sei durch Hindernisse zu beruhigen. Da die Scheuchzerstrasse als Veloschnellroute vorgesehen sei, drohe sie eine Art Rosengartenstrasse für Fahrradfahrende zu werden. Schon heute werde oft rücksichtslos und schneller als 30 km/h gefahren. Die Quartierbewohner würden verdrängt und gefährdet. Ohne Hindernisse werde der Durchgangsverkehr mit Auto, E-Bikes und Velos das Quartierleben zerstören.

Stellungnahme:

Velovorzugsrouten sind grundsätzlich hindernisfrei zu planen. Ausnahmen bilden Übergänge mit besonderer Wichtigkeit bei Schulen oder Kindergärten. Diese werden als erhöhte Übergänge umgesetzt (Kindergarten Stüssistrasse; Stüssistrasse 94) und wirken geschwindigkeitsreduzierend. Auch die Reduktion der Fahrbahnbreite bewirkt trotz freier Strecke, dass vorsichtiger zu fahren ist. Weiter gilt die Höchstgeschwindigkeit auch für Velofahrer*innen und muss dementsprechend eingehalten werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Das Einhalten der Geschwindigkeiten von Velofahrenden sei zu kontrollieren. Geschwindigkeitsmessungen mit fix eingebauten oder temporär eingesetzten Messgeräten seien ergänzend einzusetzen. Die Geschwindigkeit sei weiterhin auf 30 km/h beschränkt. E-Bikes sei es möglich je nach Motorisierung deutlich schneller zu fahren. Dies führe zu gefährlichen Situationen, insbesondere mit querenden Fussgänger*innen und spielenden Kinder.

Stellungnahme:

Die Kontrolle zur Einhaltung von Tempolimiten ist eine polizeiliche Aufgabe und nicht Gegenstand der Planaufgabe. Die Einführung der Velovorzugsroute wird durch ein umfassendes Monitoring begleitet. Bei den Vor- und Nacherhebungen wird auch die Geschwindigkeit erhoben. Wenn massive Überschreitungen festgestellt würden, sind entsprechende Massnahmen zu prüfen und umzusetzen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Milchbuck- und Scheuchzerstrasse solle gemäss der Initiative «Sichere Velorouten für Zürich» umgesetzt werden. Gemäss der Gemeindeverordnung und dem kommunalen Richtplan seien diese Strassen frei vom MIV zu erstellen, nur die Zufahrten für Anwohnende, Gewerbe und Blaulichtorganisation seien zulässig. Die besseren Sichtweiten durch den Parkplatzabbau würden dazu führen, dass der MIV mit überhöhter Geschwindigkeit durch die Scheuchzerstrasse fahren werde. Es sei zu prüfen, ob in der Scheuchzerstrasse ein allgemeines Fahrverbot signalisiert werden könne. Ausnahme seien Gewerbe/Anlieferung, Blaulichtorganisation und Anwohnende. Falls ein allgemeines Fahrverbot nicht möglich sei, sollte alternativ ein Einbahnregime geprüft werden, indem die Scheuchzerstrasse an der Einmündung der Milchbuckstrasse durch Poller «getrennt» werden.

Stellungnahme:

Basierend auf dem Resultat der Gemeindeabstimmung vom 27. September 2020 über die Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» wurde auch die Scheuchzerstrasse in das Vorzugsroutennetz aufgenommen. Die Scheuchzerstrasse ist Bestandteil der Velovorzugsroute «Oerlikon – HB». Die Milchbuckstrasse gehört zur Velovorzugsroute «Katzensee – Milchbuck». Unter Velovorzugsrouten sind längere und durchgängige Routen zu verstehen, auf welchen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und ungehindert (genügend Breit, kreuzungsarm) vorankommt. In Gebieten, wo keine separaten Radwege möglich sind, können die Routen örtlich auf wenig befahrenen Strassen – vortrittsberechtigt gegenüber einmündenden Strassen – geführt werden. Auf längeren Abschnitten ist ein Kreuzen und Überholen ebenfalls eine Anforderung an die Velovorzugsrouten. Sie sollen grundsätzlich frei von motorisiertem Durchgangsverkehr sein. Der Stadtrat regelt Ausnahmen in Bezug auf Anwohnende, Gewerbe, Blaulichtorganisationen, sowie mobilitätsbehinderte Personen. Die Umsetzung der Velovorzugsroute soll nicht zu Lasten von Grünräumen oder Fussgängerflächen erfolgen.

Bericht zu den Einwendungen

Die Verkehrsbelastung in der Milchbuck- und Scheuchzerstrasse ist als gering einzustufen. Es handelt sich hierbei um Quartierverkehr und nicht um Durchgangsverkehr, weswegen keine weiteren Massnahmen im Rahmen des Projekts umgesetzt werden. Das Projekt wird durch ein umfassendes Monitoring begleitet. Ein bis drei Jahre nach Bauausführung erfolgen Nacherhebungen, um die Verkehrssituation zu überprüfen. Falls in der Nacherhebung Durchgangsverkehr festgestellt werden sollte, werden weitere Massnahmen getroffen, um diesen zu unterbinden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Einfahrt Schaffhauser- in die Milchbuckstrasse solle als Trottoirüberfahrt gestaltet werden.

Stellungnahme:

Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung wird die Situation im Einlenker von der Schaffhauser- in die Milchbuckstrasse nochmals überprüft und allfällige Optimierungen im Sinne der Sicherheit vorgenommen. Eine Trottoirüberfahrt im lichtsignalgesteuerten Bereich (Veloquerung) ist aus rechtlicher Sicht nicht möglich.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Einmündung der Scheuchzer- in die Irchelstrasse solle als Trottoirüberfahrt gestaltet werden. Es gebe ein hohes Fussgänger*innen Aufkommen und dadurch gefährliche Konflikte. Gemäss den Plänen könne interpretiert werden, dass man aus der Scheuchzerstrasse kommend in die Irchelstrasse einbiegend Rechtsvortritt habe. Dies kreierte eine unnötig gefährliche Situation, weil die meisten Autos das nicht realisieren würden. Eine Trottoirüberfahrt könne baulich für den Veloverkehr angenehm mit flachen Rampen gestaltet werden.

Stellungnahme:

Der Einlenker Irchel- in die Scheuchzerstrasse ist kein Bestandteil des vorliegenden Projekts. Die Planung des Einmündungsbereichs wird in einem separaten Projekt bearbeitet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die gefährliche und unzumutbare Situation der Querung von der Guggach- in die Milchbuckstrasse müsse in die Planung einbezogen werden. Dies sei für Schulkinder und ältere Menschen im Quartier sehr gefährlich. Mit der hohen Anzahl Velos sei ein Überqueren der Milchbuckstrasse gefährlich. Dies sei ein wichtiger Schulweg und für Anwohner*innen der Weg zum Einkauf. Die

Bericht zu den Einwendungen

geplante Veloschnellroute würde das Potential von Zusammenstössen zwischen Fussgänger*innen und Velofahrer*innen erhöhen.

Stellungnahme:

Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung wird die Situation im Bereich von Coop und Altstoffsammelstelle nochmals überprüft, um bestmögliche Übersicht und die höchst mögliche Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erreichen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei ein zusätzlicher Fussgängerstreifen auf der Südseite von der Milchbuck- in die Guggachstrasse über die Schaffhauserstrasse zu prüfen. Das Schulhaus Milchbuck befindet sich auf der Südseite der Guggachstrasse. Mehrere hundert Kinder würden täglich zwei bis viermal von der Milchbuck-, über die Schaffhauser- in die Guggachstrasse oder umgekehrt gehen. Der Veloverkehr werde zunehmen und die Konfliktsituation zwischen Kinder und Velofahrenden somit auch.

Stellungnahme:

Die Schaffhauserstrasse befindet sich nicht innerhalb des Projektperimeters und wird im vorliegenden Projekt nicht mitprojektiert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei ein Fussgängerstreifen an der Milchbuckstrasse auf der Höhe Stüssistrasse vorzusehen, um den Zugang zu dem Kindergarten Stüssistrasse 94 zu garantieren. Es gäbe Bedenken wegen der Kinder, die auf der östlichen Seite der Milchbuck-, Stüssistrasse Richtung «Im eisernen Zeit» zuhause seien. Ein Überqueren der Strasse sei nicht zumutbar. Es könne nicht sein, dass Kinder einen viel längeren Weg auf sich nehmen müssten, um über die Scheuchzerstrasse von hinten in den Kindergarten zu gelangen.

Stellungnahme:

Grundsätzlich darf in Tempo 30 Zonen flächig gequert werden. Deshalb wird auf Fussgängerstreifen verzichtet. Der Querschnitt der Milchbuckstrasse wird durch die neue Gestaltung von bisher rund 7,0 m auf 4,7 m reduziert. Nach gängigem Standard der Stadt Zürich ist eine sichere Querung somit auch für Kindergartenkinder ohne Fussgängerstreifen möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Bei der Kreuzung Milchbuck-/Schaffhauserstrasse wird vorgeschlagen, den Platz rund um die Sammelstelle bis zum jetzigen Zebrastreifen zur Tramhaltestelle, als Begegnungszone zu signalisieren. Die Geschwindigkeit aller stärkeren Verkehrsteilnehmenden müsse hier reduziert werden. Neben Hindernissen wäre auch ein anderer Bodenbelag denkbar. Zusätzlich wird vorgeschlagen, die Einfahrt für Autos aus der Schaffhauserstrasse zu verbieten.

Stellungnahme:

Im genannten Bereich handelt es sich um eine platzartige Situation. Die Gestaltung im Bereich Milchbuck-/Schaffhauserstrasse wird im Rahmen der weiteren Projektierung nochmals überprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Der Parkplatz Coop sei besser zu beschildern. Es gäbe viele Autofahrer*innen, die ab dem Parkplatz rückwärts auf die Milchbuckstrasse und von da direkt in die Schaffhauserstrasse einbiegen würden. Die Beschilderung müsse klarer sein, dass dies keine Strasse für Autos und somit die Durchfahrt verboten sei.

Stellungnahme:

Die Signalisation wird im Rahmen des Projekts an die neue Situation angepasst.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Werbesäule an der Milchbuckstrasse sei für eine bessere Übersicht bereits von ihrem alten Standort entfernt worden, bis anhin ohne Ersatzstandort. Dies wurde begrüsst und es werde gefordert, dass diese nicht mehr an dieser Stelle platziert werde.

Stellungnahme:

Im Rahmen der weiteren Projektierung wird ein neuer Standort für die Werbesäule evaluiert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die wichtigsten Querungsstellen über die Scheuchzerstrasse lägen am Knoten Scheuchzer-/Milchbuckstrasse. Der Knoten solle deshalb beidseitig mit Fussgängerstreifen markiert werden. Sie seien dort einzusetzen, wo das Fusswegnetz Fahrstrassen quere. Auf siedlungsorientierten Strassen seien dort Fussgängerstreifen zu markieren, wo Querungen eine Bedeutung für spezielle Nutzende haben. Über die Tempo 30-Zonen dürften Fussgängerstreifen angebracht werden,

wenn besondere Vortrittsbedürfnisse des Fussverkehrs dies erfordern würden (z. B. im Umfeld von Schulen und Altersheimen).

Stellungnahme:

Die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen ist unzulässig. Sie dürfen nur bei besonderen Vortrittsbedürfnissen, beispielsweise vor Schulen oder Altersheimen, angebracht werden. Sonst soll die Strasse flächig gequert werden. Eine wichtige Querungsstelle liegt direkt vor dem Kindergarten Stüssistrasse 94. Aufgrund der Velovorzugsroute wird an dieser Stelle eine flache Rampe mit Markierung eines Fussgängerstreifens vorgesehen.

Da Fussgängerstreifen innerhalb von 50 m eine Benutzungspflicht haben, ist in der Umgebung des Fussgängerstreifens kein flächiges Queren mehr möglich. Durch die neue Strassengestaltung sind die Querungsdistanzen jedoch kürzer, was die Querung vereinfacht. Zudem soll die Scheuchzerstrasse den Anforderungen an eine Velovorzugsroute genügen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Mindestabmessungen für Fussverkehrsflächen gemäss Standards Fussverkehr seien im Projekt einzuhalten. Dies sei im Projekt auf dem nordseitigen Trottoir der Milchbuckstrasse und auf beiden Trottoirseiten in der Scheuchzerstrasse nicht der Fall. In den genannten Fällen müssten die Trottoirbreiten mindestens 2,4 m betragen. Die im Projekt vorgesehene Trottoirbreite betrage aber nur 2,0 m. Dieser Wert liege somit 20 % unter der Zielsetzung. Die geplanten Grünflächen und Versickerungsmulden in der Scheuchzerstrasse seien für den Fussverkehr nicht nutzbar.

Stellungnahme:

Das westliche Trottoir in der Scheuchzerstrasse ist im Bestand durchgängig nur 1,45 m breit. Das östliche Trottoir in der Scheuchzerstrasse ist im Bestand 1,80 m breit. Beide Trottoirs können mit dem Projekt durchgängig auf 1,80 resp. 2,0 m verbreitert werden, was klar eine Verbesserung darstellt. Aufgrund des vorgegebenen Strassenquerschnitts (13,0 m) und als Resultat einer sorgfältigen Abwägung zwischen den vielfältigen Ansprüchen an den öffentlichen Strassenraum kann das Zielmass von je 2,4 m für die Fussgänger in diesem Abschnitt nicht erreicht werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Im Abschnitt Scheuchzerstrasse seien in ausreichender Anzahl, in angemessener Breite (>2,5 m) und an zweckmässigen Stellen Übergänge anzuordnen, so dass ein Queren möglich sei. Das Projekt laufe auf eine stark ausgeprägte Kanalisierung des Fahrbereichs hinaus. Die längs angeordneten Pflanzflächen und Velostreifenmarkierung seien dafür mitverantwortlich. Es sei somit wichtig, dass auf den Streckenabschnitten zwischen den Knoten genügend Querungsmöglichkeiten geschaffen würden.

Stellungnahme:

Da es sich hier nicht um eine Begegnungszone, sondern um eine T30-Zone handelt, erachten wir die angebotenen Querungsstellen grundsätzlich als ausreichend. Die beidseitige Durchgängigkeit wird soweit möglich und sinnvoll angeboten (in der Regel jeweils etwa alle 50 bis 60 m).

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Einbau von Belagsrampen sei zu verzichten. Mit Hilfe der Belagsrampen werde versucht, den Quartierverkehr auf der Vorzugsroute zu drosseln, was aber negative Effekte für Velofahrer*innen habe. Die Massnahme der Belagsrampen schein überflüssig, die Tempodrosselung werde bereits natürlich durch die Wegführung erzielt.

Stellungnahme:

Die Trottoirüberfahrten mit Belagsrampen verdeutlichen die Kreuzungssituation, drosseln das Tempo und vereinfachen das Queren für Zufussgehende, was in einer Quartierstrasse mit T30 durchaus erwünscht ist. Im Projekt sind zudem flache Rampen vorgesehen, die entsprechend «velofreundlich» sind.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei zu prüfen, wie die Velovorzugsroute signalisiert werden könne. Am besten geschehe dies durch eine Belagseinfärbung, um die Route sichtbar und attraktiv zu machen. Falls dies nicht Teil des vorliegenden Projekts sein sollte, sondern in einem separaten Rahmen geplant und umgesetzt würde, sei in diesem Projekt auf eine möglichst auffällige und einfach zu lesende Signalisierung hinzuwirken. Weiter seien grosse Velo-Piktogramme sowie Hinweise zu Richtungen und Zielorten wie z. B. «Irchel, Oerlikon ...» auf der Fahrbahn zu markieren. Gemäss Angaben des kommunalen Richtplans müssten Velovorzugsrouten in beide Richtungen gut erkennbar sein. Sie sollten ein einheitliches und klar signalisiertes Erscheinungsbild im ganzen Stadtgebiet erhalten, so dass nicht Ortskundige sich gut zurechtfinden könnten. Dies gelte für die Velovorzugsroute

auf der Scheuchzerstrasse, wie auch die in der Milchbuck- über Schaffhauser- in die Guggachstrasse. Es sei eine sichere und gut erkennbare Querung der Schaffhauserstrasse in einem Erscheinungsbild der Velovorzugsroute zu signalisieren.

Stellungnahme:

Die Signalisierung- und Markierung der Velovorzugsrouten erfolgt gemäss einem übergeordneten städtischen Konzept für Velovorzugsrouten, welches zurzeit in einem anderen Projekt pilotiert wird.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei darauf hinzuweisen, dass die Routenführung der Velovorzugsroute im Drittprojekt (Bau Nr. 19151 Sonneggstrasse, Scheuchzerstrasse, Irchel), vortrittsberechtigt über die MIV-Spuren der Irchelstrasse (sie ist eine Gemeindestrasse) zu planen sei.

Damit das Velovorzugsroutennetz baldmöglichst durchgehend ohne Unterbruch realisiert sei, sei die Führung über die Schaffhauserstrasse gleichzeitig zu realisieren. Weiter solle der Anschluss der Velovorzugsroute von der Scheuchzer- an die Irchelstrasse gleichzeitig signalisiert werden, vor allem, wenn das Drittprojekt 19151 erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werde.

Stellungnahme:

Das Anliegen befindet sich auf der gegenüberliegenden Strassenseite der Irchel- in die Scheuchzerstrasse und liegt ausserhalb des Projektperimeters und wird nicht im Rahmen des vorliegenden Projekts berücksichtigt. Neben dem Velovorzugsroutenprojekt gibt es weiter noch ein separates Projekt 14040 Irchelstrasse, das sich zurzeit mit der Querung über die Irchelstrasse beschäftigt. Dieses Projekt soll noch im 2022 öffentlich nach § 16 aufgelegt werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Ein zusätzliches Angebot an Veloabstellplätzen, insbesondere in der Nähe von öffentlichen Institutionen und Infrastrukturen sowie dem Wochenmarkt, sei zu prüfen. Zudem solle überprüft werden, ob Ladestationen für E-Bikes mit den Veloparkierungen kombiniert werden könnten.

Stellungnahme:

Bei der Pauluskirche sind zusätzliche Veloabstellplätze vorgesehen. Weitere Veloabstellplätze sind innerhalb des Perimeters nicht möglich, da sie einerseits zu Lasten von Bäumen und andererseits der Durchgängigkeit gehen würden. Ladestationen für E-Bikes können nicht angeboten werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Veloabstellplätze vor dem Haus an der Milchbuckstrasse 2 und 4 sei zu verzichten. Der Nutzen der projektierten Velostellplätze sei nicht ersichtlich. Die meisten Quartiere und Siedlungen hätten Veloräume und es würde dort niemand parkieren. Es bestehe eher die Gefahr, dass Motorräder hingestellt werden würden. An dieser Stelle könnten Bänke oder etwas Tolles für Kinder umgesetzt werden. Die Veloparkierung sei nur durch Befahren der Fussgängerflächen zu erreichen, was mit entsprechenden Konflikten verbunden sei. Die Velostellplätze sollten fahrbahnnah und so angeordnet werden, dass sie ohne Benutzung der Fussgängerflächen und fahrend von der Fahrbahn aus erreichbar seien.

Stellungnahme:

Der Standort vor der Milchbuckstrasse 2 und 4 wird als zweckmässig beurteilt. Trotz Veloabstellplätze der privaten Liegenschaften werden Standorte im öffentlichen Grund nachgefragt. Zahlreiche Bänke sind an der Milchbuckstrasse im Projekt bereits vorgesehen. Am Fahrbahnrand können die Veloposten nicht angeordnet werden, weil diese Fläche durch den Wochenmarkt beansprucht wird.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Knoten Milchbuck-, Scheuchzerstrasse solle ohne Gehwegüberfahrt als Kreisel realisiert werden. Beide sich kreuzenden Strassenabschnitte seien Velovorzugsrouten und müssten als gleichwertige Routen realisiert werden. Von holländischen Kreuzungen mit Radverkehr ohne Vortrittsregelung sei bekannt, dass diese sehr gut funktionieren würden.

Stellungnahme:

Aufgrund der eingegangenen Einwendungen wird der Knoten Milchbuck-, Scheuchzerstrasse im Hinblick auf die sich konkurrenzierenden Bedürfnisse wie Hindernisfreiheit auf den beiden Velovorzugsrouten, die Lösung der Vortrittsverhältnisse an der Kreuzung sowie dem Sicherheitsaspekt bei Fussverkehrsquerungen nochmals im Detail überprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Am Knoten Milchbuck-, Scheuchzerstrasse sei «Kein Vortritt» an Stelle einer Trottoirüberfahrt zu markieren. Die Trottoirüberfahrt widerspreche dem Grundsatz der «Hindernisfreiheit» auf Velovorzugsrouten. Die starken Fusswegbeziehungen würden in diesem Knoten nicht entlang der Scheuchzerstrasse, sondern quer dazu stattfinden. Begegnungen zwischen Velofahrenden würden bei guter Sicht auf Augenhöhe stattfinden und die Wahrscheinlichkeit von Zusammenstößen zwischen Velos seien als gering einzuschätzen.

Stellungnahme:

Aufgrund der eingegangenen Einwendungen wird der Knoten Milchbuck-, Scheuchzerstrasse im Hinblick auf die sich konkurrenzierenden Bedürfnisse wie Hindernisfreiheit auf den beiden Velovorzugsrouten, die Lösung der Vortrittsverhältnisse an der Kreuzung sowie dem Sicherheitsaspekt bei Fussverkehrsquerungen nochmals im Detail überprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die vorhandenen Rechtsvortritte am Knoten Milchbuck-, Scheuchzerstrasse seien zu belassen. Die Rechtsvortritte seien wichtige Elemente einer verkehrsberuhigten Gestaltung in einer Tempo-30-Zone und würden ein schnelles Durchfahren des motorisierten Verkehrs vermeiden. Der quartierinterne Querverkehr müsse beachtet werden. Zu erwähnen sei in diesem Zusammenhang, dass das Bundesamt für Strassen 2019 in einem Faktenblatt zu den Ergebnissen des Pilotversuchs Velostrassen geschrieben habe: «die Abweichung vom Rechtsvortritt stelle einen namhaften Eingriff ins bestehende Verkehrsregime dar und müsse insbesondere in Anbetracht der hohen Unfallzahlen beim Veloverkehr sorgfältig abgewogen werden». Eine solche Abwägung habe im vorliegenden Fall aber nicht stattgefunden.

Stellungnahme:

Aufgrund der eingegangenen Einwendungen wird der Knoten Milchbuck-, Scheuchzerstrasse im Hinblick auf die sich konkurrenzierenden Bedürfnisse wie Hindernisfreiheit auf den beiden Velovorzugsrouten, die Lösung der Vortrittsverhältnisse an der Kreuzung sowie dem Sicherheitsaspekt bei Fussverkehrsquerungen nochmals im Detail überprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Am Knoten Stüssi-, Milchbuckstrasse und am Knoten Milchbuck-, Scheuchzerstrasse sind im Projekt beidseitig Trottoirüberfahrten vorgesehen. Es werde beantragt, die Knotenpunkte Milchbuck-, Stüssistrasse und Milchbuck-, Scheuchzerstrasse als angehobene Plateaus mit vertikalen Versätzen auf den zuführenden Strassen zu gestalten. Gemäss dem kommunalen Verkehrsrichtplan der Stadt Zürich (Teil Strassennetz MIV, Stand Oktober 2019) hätten die quartierinternen Strassen im Projektperimeter alle die gleiche Strassenhierarchie. Für Knoten gleich klassifizierter Strassen in verkehrsberuhigten Wohnquartieren seien die Standards Stadträume der Stadt Zürich vorzusehen. Diese Lösung hätte den grossen Vorteil, dass alle Querungsbeziehungen niveaugleich möglich seien. Der Knoten Milchbuck-, Scheuchzerstrasse weise auch die meisten zu erwartenden Querungsfälle auf. Trottoirüberfahrten seien gemäss Standards der Stadt Zürich und gemäss der Schweizer Norm 40 242 für Situationen vorgesehen, wo untergeordnete Strassen auf vortrittsberechtigten Strassen treffen. Trottoirüberfahrten würden einen Beitrag zur Kanalisierung und Bevorrechtigung des Längsverkehrs leisten, was in der Scheuchzerstrasse nicht erwünscht und auch nicht angemessen sei. Die Einrichtung einer Velovorzugsroute für den schnell durchfahrenden Veloverkehr dürfe nicht dazu führen, dass die viel wichtigeren quartierinternen Querungsbedürfnisse nachgeordneter behandelt würden. Die Abwägung der Bedürfnisse von Fuss- und Veloverkehr dürfe nicht zur Benachteiligung der Anliegen des Fussverkehrs und der Schulwegsicherung führen.

Stellungnahme:

Aufgrund der eingegangenen Einwendungen wird der Knoten Milchbuck-, Scheuchzerstrasse im Hinblick auf die sich konkurrenzierenden Bedürfnisse wie Hindernisfreiheit auf den beiden Velovorzugsrouten, die Lösung der Vortrittsverhältnisse an der Kreuzung sowie dem Sicherheitsaspekt bei Fussverkehrsquerungen nochmals im Detail überprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Beim Pilotprojekt «Schwammstadt» an der Giessereistrasse seien Kerb-Cell® Elemente mit schliessbaren Schlammsammlern getestet worden. Die Elemente würden es erlauben, salzhaltiges Regenwasser im Winter vom Regenwasser der übrigen Jahreszeiten zu trennen. Es solle überprüft werden, in wieweit solche oder ähnliche Elemente in vorliegendem Projekt eingesetzt werden könnten, um die Wasserversorgung der Bäume zu verbessern, die Kanalisation zu entlasten und die Hitzeminderung zu erhöhen.

Stellungnahme:

Unter Einbezug von Spezialisten wird ein Ganzjahressystem projiziert, das die verbesserte Wasserversorgung der Bäume, die Entlastung der Kanalisation und die Hitzeminderung als Hauptthemen hat. In vorliegendem Projekt soll das Regenwasser, anders als in der Giesse-reistrasse, längs und nicht punktuelle in die Schwammstadtelemente eingeleitet werden. Salz ist leicht löslich und konzentriert sich im Boden nur wenn Niederschlag ausbleibt. Das vorgese-hene Substrat wird jeweils durch Regenfälle, die nach dem Winter einsetzen wieder komplett durchflossen und das Salz wäscht sich dementsprechend wieder aus und es entsteht keine kon-zentrierte Ablagerung von Salz aus dem Winterdienst. Aus diesem Grund werden in vorliegen-dem Pilotprojekt keine Kerb-Cell® Elemente vorgesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Bereich vor dem Treppenaufgang zur Pauluskirche sei mit der höchst möglichen Anzahl von Bäumen zu bepflanzen. In Sommermonaten könne die Hitzeentwicklung durch weitere Bäume gemindert und somit die Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

Stellungnahme:

Eine Verdichtung von Bäumen vor der Kirchentreppe wird geprüft. Die Abklärungen erfolgen in Absprache mit der Denkmalpflege

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Grünstreifen zwischen den Bäumen seien durch Holzpoller vor unerwünschten parkierenden Autos zu schützen.

Stellungnahme:

Das geplante Grünband weist etwa 15 bis 20 cm tiefe Mulden auf. Parkierung auf dem Grünstrei-fen ist somit nicht möglich und es sind keine weiteren Massnahmen erforderlich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf eine Überbestückung mit Bäumen sei zu verzichten. Primär solle die vorhandene Anzahl der Bäume beibehalten werden. Das Milchbuckquartier sei 1925 nach dem zeittypischen städtischen Bebauungsplan verwirklicht worden. Als zentrales städtebauliches Verbindungselement sei dabei

die heute bestehende Birkenallee als durchgehende, durchgrünte Strassenführung zur Anwendung gekommen. Die neue Baumreihe entlang des Gehsteigs mit 14 neuen Bäumen wirke in diesem Kontext städtebaulich unmotiviert. Sie verunkläre die ursprüngliche Gestaltungsidee des städtischen Bauplans von 1925 und sei unverhältnismässig. Mit dem Verzicht auf die dritte Baumreihe könnten die Anforderungen an die Erschliessungsstrasse und das Bedürfnis nach Blaue-Zone-Parkplätzen erfüllt werden.

Stellungnahme:

Die zusätzliche Baumreihe wird aus dem Aspekt der Hitzeminderung und der Schwammstadtthematik im Projekt umgesetzt. Die historische Birkenallee wird durch die zusätzliche Baumreihe nicht konkurrenziert, sondern ergänzt. Das Projekt berücksichtigt damit die heutigen Bedürfnisse an den Strassenraum und entspricht einem Anliegen aus dem Quartier.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Wiederherstellung und Stärkung der Baumalleen sei noch klarer umzusetzen (Raster der Baumallee klarer einhalten, Sitzbänke prüfen, Markierungen auf ein Minimum beschränken) als aus den Plänen ersichtlich. Die Planung des Quartiers gehe auf die Amtszeit des Stadtbaumeisters Hermann Herter zurück und sah die Achse Guggach-, Milchbuckstrasse als Grünzug vor, der Chäfer- und Zürichberg miteinander verbinden würde, als baumbestandene Promenade. Eine dem ursprünglichen Sinn der Gestaltung dieser Achse entsprechende Erneuerung sei daher anzustreben. Die Aufhebung aller Parkplätze sei an dieser Stelle richtig und langfristig zu sichern. Die (wieder) gewonnene Fläche komme der Allgemeinheit zugute, um Aufenthaltsqualität und Begegnung zu fördern.

Stellungnahme:

Die Baumallee an der Milchbuckstrasse richtet sich nach den bestehenden Bäumen und kann nicht vollständig in einen einheitlichen Raster überführt werden. Wo möglich, wird in Rücksprache mit den Fachspezialisten von Grün Stadt Zürich der Baumbestand um zusätzliche Bäume ergänzt. Die zusätzliche dritte Baumreihe in der Milchbuckstrasse im Abschnitt Scheuchzer- bis Schaffhauserstrasse wird im Kontext der Hitzeminderung umgesetzt

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Markierung und Leitlinien für Sehbehinderte im unmittelbaren Umfeld der Tramhaltestelle seien nachvollziehbar und entsprechend der Vorgaben umzusetzen. Da das Projekt an den weiteren Kreuzungs- und Einmündungspunkten klar gestaltete Trottoirüberfahrten vorsehe, könne

auf die zu vielen weiteren Markierungen verzichtet werden. Ihr Zusatznutzen sei nicht zu rechtfertigen gegenüber der Beeinträchtigung des Bildes für normal Sehende. Weiter würden sich bei entsprechender Gefällrichtung oder Toleranz beim Belagseinbau für die Belagsentwässerung Pfützen bilden. Dies könne im Winter lokal zu Vereisungen führen, was zur Gefahr werde. Die Massnahme der Markierung und Leitlinien für Sehbehinderte solle somit auf das unmittelbare Umfeld der öV-Haltestelle beschränkt werden.

Stellungnahme:

Die Umsetzung der Markierung für Sehbehinderte erfolgt in Rücksprache mit den Behindertenorganisationen und deren Bedürfnissen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei mindestens auf ein Drittel der Breite auf der nördlichen Seite der Treppe der reformierten Kirche auf chaussierte Flächen zu verzichten. Die Chaussierung sei grundsätzlich zu unterstützen, es solle aber dennoch ein Zugang für Personen mit Gangunsicherheit oder Gehbeeinträchtigung gewährleistet werden, in dem diese Fläche asphaltiert würde. Insbesondere würde dies auch den Winterdienst vereinfachen.

Stellungnahme:

Der Antrag wird im Rahmen der weiteren Projektierung überprüft und soweit möglich umgesetzt, so dass ein möglicher Zugang für Personen mit Gangunsicherheit oder Gehbeeinträchtigung gewährleistet werden kann.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Vergrösserung der sickerfähigen Flächen sei zu prüfen. In Frage kämen insbesondere Flächen entlang der Milchbuckstrasse, welche für den Wochenmarkt Kreis 6 genutzt würden. Bei Pflästerungen sei sicherzustellen, dass diese sickerfähig bleiben würden.

Stellungnahme:

Es wurden die grösstmöglichen Flächen sickerfähig ausgestaltet. Der Wochenmarkt findet an zwei Vormittagen statt. Ausserhalb der Wochenmarktzeiten ist die besagte Fläche ein normales Trottoir. Für eine optimale Begehbarkeit auch für Menschen mit Rollstühlen oder Rollatoren soll ein Teilbereich des Trottoirs in Asphalt beibehalten werden. Pflästerungen werden mit offenen Fugen und damit sickerfähig ausgestattet.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Fussgängerfläche auf der Südseite der Milchbuckstrasse sei im Projekt in einen gepflästerten und in einen asphaltierten Streifen unterteilt worden. Der asphaltierte Bereich sei zulasten des Pflasterbereichs auf 3,5 m zu verbreitern. Erfahrungen mit teilgepflästerten Flächen würden zeigen, dass alle Zufussgehenden das Bedürfnis hätten, sich auf den asphaltierten Flächen zu bewegen. Pflasterflächen seien wenig komfortabel zum Begehen. Auch für das Befahren mit Rollstühlen sei diese Fläche nachteilig. Eine Pflasterfläche in einer Breite von 1,25 m reiche aus, um den Bereich mit den Sitzmöglichkeiten abzugrenzen. Es könne zudem sickerfähiger Belag verwendet werden.

Stellungnahme:

Die im Projekt vorgesehene teilentsiegelte und teilweise gepflästerte Fläche ist Bestandteil des übergeordneten Konzepts zur Regenwasserentsorgung (Umsetzung von Elementen der Schwammstadtthematik) und kann nicht verkleinert werden. Die Pflasterung wird gemäss den aktuell gültigen Normen behindertengerecht ausgeführt werden, um eine möglichst erschütterungsarme Oberfläche zu gewährleisten. Erfahrungen mit sickerfähigem Asphalt haben gezeigt, dass diese aufgrund von Verschlammungen nach kurzer Zeit nicht mehr dieselbe Versickerungsleistung aufweisen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Bei den Zugängen zu einzelnen Häusern seien in den Plänen «Stufen» vermerkt. Diese Stufen seien zu entfernen.

Stellungnahme:

Die Stufen zeigen den Bestand auf den angrenzenden Grundstücken. Sie liegen auf Privatgrund und sind nicht Bestandteil des Strassenprojekts.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei zu prüfen, ob im breiten Trottoirbereich der Milchbuckstrasse zwischen der Schaffhauser- und der Scheuchzerstrasse Strom- und Frischwassersäulen zur Durchführung von Quartieranlässen und zugunsten eines erweiterten Wochenmarkts zur Verfügung gestellt werden könnten.

Stellungnahme:

Für eine zusätzliche Einrichtung von Strom- und Frischwassersäulen ist ein Antrag der Nutzniessenden an die betroffenen Werke erforderlich. Ohne die Prüfung durch die entsprechenden Fachstellen resp. den Auftrag dieser Werke für deren geplante neue Infrastrukturen können die Anliegen im Projekt nicht umgesetzt werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Trottoirbereich in der Milchbuckstrasse sei punktuell mit Kleinkinderspielgeräten auszustatten, die für grössere Anlässe demontiert werden könnten.

Stellungnahme:

Da es sich weiterhin um einen öffentlichen Strassenraum in der T30-Zone handelt, werden im Projekt keine Spielgeräte vorgesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei zu überprüfen, ob die Gehwegverbreiterung nur auf einer Seite der Scheuchzerstrasse erfolgen könnte.

Stellungnahme:

Die heute durchschnittliche Trottoirbreite von 1,4 m ist geringer als das absolute Minimalmass von 1,8 m, welches benötigt wird für eine maschinelle Reinigung der Trottoirs. Für normale, beidseitige Trottoirs ist grundsätzlich eine minimale Gehwegbreite von 2,0 m vorzusehen. Zudem handelt es sich im Projektperimeter um Trottoirs mit erhöhter Aufenthaltsqualität, wo versucht wird, für den Fussverkehr ein Optimum zu erzielen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auch sei zu prüfen, ob teilweise grössere Abstände zwischen den Bäumen angeordnet werden könnten, damit die Baumkronen in zehn Jahren nicht störend wirken würden.

Stellungnahme:

Die Baumanordnung wurde mit den verantwortlichen Stellen von Grün Stadt Zürich besprochen und von diesen als zweckmässig befunden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei zu prüfen, ob die Errichtung von kostenpflichtigen Kurzzeitparkplätzen, 24 h, max. 4 h (auch für Umzüge geeignet) im Projekt umgesetzt werden könnten. Der Bedarf an Behindertenparkplätzen solle geprüft werden.

Stellungnahme:

Die Milchbuck- und Scheuchzerstrasse sind neu als Velovorzugsrouten klassiert. Diese Klassierung lässt aus Sicherheitsgründen keine seitlichen Parkplätze zu, welche nicht über den nötigen Sicherheitsabstand zum Fahrraum verfügen. Da sowohl das beidseitige Trottoir, als auch die beidseitige Baumallee Projektbestandteil sind, kann aus Sicherheits- und Platzgründen neu keine seitliche Parkierung oder Haltemöglichkeit mehr angeboten 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. September 2022 / hal

Die Direktorin