

Strassenbauprojekt

Birchstrasse

Regensberg- bis Wehntalerstrasse

Bau-Nr. 10029

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 Birchstrasse, Abschnitt Regensberg- bis Wehntalerstrasse, mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung der Oberfläche wurde vom 25. Oktober bis 25. November 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: Beidseitige Realisierung eines Velostreifens, Ersatz sowie Neuordnung von Bäumen, Aufhebung von Parkplätzen, Realisierung neuer Veloabstellplätze im Bereich Hoffeld, Anpassung der Trottoirbreiten, Verschiebung des Fussgängerübergangs im Bereich Birchsteg/Hoffeld sowie Verbreiterung der Insel, Anpassung der Trottoirüberfahrten einschliesslich taktile Markierung, Spurbau im Kreuzungsbereich Birch-/Regensbergstrasse sowie Belags- und Werkleitungserneuerung.

2. Einwendungen

Einwendung:

Auf die Aufhebung der 43 Parkplätze in der Blauen Zone und der 7 weissen Parkplätze sei zu verzichten.

Die aktuell 43 Parkplätze der Blauen Zone hätten ein Einzugsgebiet von 600 Anwohnerinnen und Anwohnern. Die Parkplätze stünden auch für das Zeitalter der Elektromobilität zur Verfügung. Die vollständige Aufhebung sei nicht verhältnismässig. In Anbetracht des steten Bevölkerungswachstums in der Stadt sei es unsinnig, Parkplätze zu reduzieren, da auch der Individualverkehr proportional zunehmen würde.

Die Situation sei heute schon angespannt und in gewissen Teilen des Quartiers prekär. Die Parkplätze an der Wehntaler- und Birchstrasse sowie umliegenden Quartieren seien schon sehr ausgelastet.

Viele Liegenschaften an der Birchstrasse seien schon älter und würden über keine Anwohnerparkplätze, Garagen oder Besucherparkplätze verfügen. Die vorhandenen privaten Parkplätze

seien vermietet, Besucherparkplätze seien keine vorhanden. Die städtischen Liegenschaften an der Birchstrasse 27 bis 67 verfügten über keine eigenen Parkplätze.

Durch die Stadt selber würden im Umkreis von gut einem Kilometer keine weiteren öffentlichen Parkmöglichkeiten zur Verfügung gestellt.

Die Parkplätze seien für die Anwohnenden aus beruflichen Gründen wichtig. Für die Schichtarbeit, bei Pikett-Einsätzen, Tages- und Spätdiensten sei man auf die Parkplätze angewiesen. Nachtarbeit, Verlegung des Arbeitsorts an weiter entfernte Stellen oder auch verschiedene Arbeitsorte pro Haushalt würden bedingen, mobil zu sein.

Als Frau würde man nicht zu jeder Tages- und Nachtzeit das Parkhaus bei der Schule nutzen wollen.

Bewohnende mit körperlichen Einschränkungen seien mit dem Auto flexibler und ebenfalls auf einen Parkplatz angewiesen. Auch ältere Menschen, die in ihrer gewohnten Umgebung verbleiben, seien auf Parkplätze für Gäste, Pflegedienste, Mahlzeitendienste und andere Unterstützende angewiesen. Auch für gehbehinderte Personen müsse es vor dem Haus Behinderten- und Taxiabstellplätze geben.

Aus finanziellen Gründen sei man auf die Parkplätze in der Blauen Zone angewiesen. Für einen fünfköpfigen Haushalt sei es nicht möglich, Fahrkarten zu kaufen. Es würde zu erheblichen Mehrkosten führen, einen Parkplatz dauerhaft mieten zu müssen.

Für Architektinnen und Architekten, Bauleitungen, Bauunternehmungen, Handwerkerbetriebe, Bauverantwortliche oder Material-, Mulden- und Werkzeuglieferungen seien Parkplätze immer notwendig. Hausverwaltung und Gebäudemanagement seien auf Parkplätze angewiesen. Die Kundschaft, die mit dem Auto zum Geschäft in der Birchstrasse kommt, soll ihr Auto an der Birchstrasse parkieren dürfen. Die Aufhebung der Parkplätze würde zu enormen logistischen Problemen und dadurch zu massiven Mehrkosten sowie Lohn- und Umsatzeinbussen führen. Dadurch würden Arbeitsplätze gefährdet. Auf dem Grundstück der Firma seien nur beschränkt Parkplätze verfügbar und Besucherparkplätze seien keine vorhanden. Firmen mit Materiallager an der Birchstrasse seien darauf angewiesen, den Wagen zum Ein- und Ausladen abzustellen, ohne Parkbussen zu erhalten.

Durch die Aufhebung der Parkplätze käme das Quartier- und Gewerbeleben fast zum Erliegen.

Die Ausgestaltung der Radwege, der Trottoirs und der Bäume sei zu grosszügig. Man könne auf die Bäume verzichten, sodass ein Kompromiss zwischen Fussverkehr, Zweiradverkehr und motorisierter Individualverkehr (MIV) möglich sei. Möglich seien auch Parkplätze zwischen den Bäumen. Es wäre möglich, mit etwas schmaleren Velowegen und etwas weniger breiten Trottoirs Parkplätze zu erhalten. Es wäre wünschenswert, wenn zumindest zwei Buchten mit jeweils drei Parkplätzen (weisse Parkplätze), einige Kurzparkplätze oder Nischen für den Materialumschlag

geschaffen würden. Es hätte für städtische Verhältnisse noch genügend Platz für Grünanlagen. Ein Kompromiss sei möglich. Müsse mehr Platz geschaffen werden, seien die Baumgruben so zu überdecken, dass der Platz als Trottoir resp. Veloweg genutzt werden könne.

Die Aufhebung der Parkplätze würde zu verstärktem Suchverkehr führen, da Anwohnende mit Anwohnerparkkarten in einem grösseren Bereich nach Parkplätzen suchen müssten. Es dürfe nicht sein, dass durch die Aufhebung von Parkplätzen der Verkehr an anderen Strassen, wo noch Parkplätze zur Verfügung stehen würden, unverhältnismässig verstärkt würde. Zudem bestehe die Befürchtung, dass die vermieteten Parkplätze, Einfahrten, Feuerwehrezufahrten usw. von Parkplatzsuchenden überstellt würden. Der Ausstoss von CO₂ würde durch im Kreis fahrende Autos steigen.

In der unmittelbaren Nähe gäbe es keine Parkplätze zur Miete.

Zudem seien immer mehr öffentliche Parkplätze abgebaut worden. Dies habe dazu geführt, dass immer mehr wild parkiert würde und es somit zu gefährlichen Situationen komme. Bereits heute würde regelmässig auf dem Holunderweg im Parkverbot parkiert, um auf Kinder zu warten. Falls diese Parkplätze abgebaut werden sollen, seien entsprechende Massnahmen zu treffen, damit der Holunderweg nur noch für Velos sowie Anliefer- und Anwohnerverkehr zur Verfügung stehe. Zudem dürfe er nicht mehr als Vorfahrt für die Kantonsschule benutzt werden.

Stellungnahme:

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (PBG) sieht vor, dass im Normalfall die Zahl der Fahrzeugabstellplätze so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benutzerinnen und Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grunds aufgestellt werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. Pflichtparkplätze). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV) regelt den Pflichtbedarf. Durch die Realisierung von Pflichtparkplätzen weitet sich das Parkplatzangebot auf Privatgrund stetig aus, sodass der Parkplatzbedarf zusehends auf Privatgrund abgedeckt werden kann.

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 Wohnersatzneubauten 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 oder Klimaschutz-Massnahmen, etwa die 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 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, Beschäftigte sowie Besucherinnen sowie Besucher auf ihren Grundstücken zu errichten.

Im Falle der Birchstrasse wird die freigespielte Fläche dem Veloverkehr zugeschrieben, indem die regionale Veloroute gemäss dem Masterplan Velo mit genügend breiten Velostreifen umgesetzt wird. Würde die Veloroute umgesetzt und würden weiterhin Parkplätze auf öffentlichem Grund angeboten, könnten weniger Bäume gepflanzt und die Trottoirs müssten verschmälert werden. Diese negativen Auswirkungen sind u.a. auch in der aktuellen Diskussion zum Stadtklima nicht begründbar, gerade weil in der Birchstrasse das Potential besteht, Parkplätze zu kompensieren.

Für Anwohnende, die eine Anwohnerparkkarte für die Zonen 8050 resp. 8057 besitzen, stehen im übrigen Gültigkeitsbereich genügend weitere Parkierungsmöglichkeiten in der Blauen Zone zur Verfügung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sollen nur eine MIV-Spur für Linksabbieger in die Wehntalerstrasse mit begleitendem Velostreifen in der Verlängerung des Velostreifens entlang der Birchstrasse sowie eine zweite MIV-Spur nur für Rechtsabbieger erstellt werden.

Die Zuführung zur Lichtsignalanlage (LSA) Wehntalerstrasse sei klar und sicher zu gestalten.

Durch die Aufweitung der Fahrbahn beim Anschluss an die Wehntalerstrasse und durch die Anordnung von zwei Linksabbiegespuren für den MIV würden die Velofahrenden abgedrängt. Die Anordnung der Velostreifen entlang des Trottoirrandes entspreche nicht der Hauptfahrrichtung der Velofahrenden. Die Auffächerung der MIV-Spur auf zwei Spuren vor der Einmündung gefährde die Velofahrenden. Der Linksabbieger sei die Hauptrichtung sowohl für MIV als auch Velos. Eine MIV-Spur mit begleitendem Velostreifen beruhige die Situation und schaffe mehr Übersicht.

Den rechten Fahrstreifen ausschliesslich für Rechtsabbieger zu widmen, schaffe klare Verhältnisse. Sowohl für den MIV als auch die Velofahrenden sei der Rechtsabbieger untergeordnet. Wenn der rechte Streifen ausschliesslich für Rechtsabbieger bestimmt sei, sei es auch vertretbar, dort aus Platzgründen auf einen Velostreifen zu verzichten.

Die Zuführung zur LSA Wehntalerstrasse bleibe im Prinzip wie bestehend, ausgenommen der zuführende Radstreifen. Die Situation heute sei jedoch selbst für geübte Velofahrerinnen und Velofahrer sehr unklar, insbesondere was die Spuraufteilung und Weiterfahrt auf der Wehntalerstrasse betreffe. Dies solle im vorgelegten Projekt klar verbessert und verdeutlicht werden. Konkret soll die Hauptrichtung (und gemäss Masterplan Velo die Hauptroute) als logische und sichere Variante für den Veloverkehr aufgezeichnet werden. Dies würde bedeuten, dass nur eine MIV-Spur nach links führen solle sowie parallel dazu eine Velospur, die dann auf die Wehntalerstrasse stadteinwärts führe. Spurwechsel auf der Birchstrasse und der Wehntalerstrasse seien möglichst zu vermeiden. Es sei eine Lösung gemäss Velostandards «S01.1 Durchgehender Radstreifen bei Knoten mit Vorsortierung» denkbar, da der MIV sowie Veloverkehr nach rechts eher einen geringen Anteil ausmache. Der zu schmale Velosack über zwei Spuren sei keine geeignete Lösung für eine Hauptroute und würde bei dieser Situation grundsätzlich sowohl beim Velo- sowie Autoverkehr zu Verwirrung führen. Alternativ sei auch eine einfache Lösung mit nur einer zuführenden Spur, analog dem Knoten Regensbergstrasse, mit einem Velosack denkbar. Wichtig sei, dass der MIV die Velofahrenden im Knotenbereich nicht überhole und beim Spurwechsel «abschiesse». Die Voraussetzungen dafür seien bereits bei der Zufahrt zu schaffen.

Grundsätzlich sei der Velosack zu befürworten, führe jedoch ohne weiterführende Velospuren zu gefährlichen Situationen und Überholmanövern.

Stellungnahme:

Die Kreuzung Wehntaler-/Birchstrasse wird im Strassenbauprojekt Wehntalerstrasse, Tram Affoltern, Abschnitt Hofwiesenstrasse bis Holzerhurd, projektiert. Das Projekt Birchstrasse, Abschnitt Regensberg- bis Wehntalerstrasse, orientiert sich an den Vorgaben aus dem Drittprojekt. Um die Leistungsfähigkeit der Birchstrasse zu gewährleisten, ist es wichtig, die beiden Linksabbiegestreifen beizubehalten, vor allem in Abstimmung mit dem Tram Affoltern. Durch die neue Tramführung erhöht sich die Knotenauslastung. Mit der vorgeschlagenen Spuraufteilung wäre die Verkehrsqualität am Knoten neu «völlig ungenügend». Dies würde zu einer deutlichen Vergrößerung der Rückstaulängen und Wartezeiten führen, was nicht den Vorgaben von Art. 104 Abs. 2^{bis} Kantonsverfassung entspricht, wonach der Kanton für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr sorgen muss. Es wird geprüft, den Velosack grosszügiger auszuführen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigert.

Einwendung:

Der separate Linksabbiegestreifen in die Regensbergstrasse sei beizubehalten.

Mit der momentan geplanten Lösung werde die Kapazität der Kreuzung massiv reduziert, weil viele Lichtsignalkombinationen nicht mehr möglich seien. Mit dem Dreifachpfeil könne der Verkehr nicht in beide Richtungen gleichzeitig die Regensbergstrasse kreuzen, weil linksabbiegende Fahrzeuge (von der Birch- in die Regensbergstrasse) den ganzen Verkehr in Richtung Oerlikon aufhalten würden.

Bereits heute stauet der Verkehr in Stosszeiten oder bei Veranstaltungen in der Messe, Hallenstadion usw. zurück, da dem Gegenverkehr sowie den Zufussgehenden vom abbiegenden Verkehr der Vortritt zu gewähren sei. Dies würde durch den Abbau auf eine einzige Spur noch verstärkt und zur Folge haben, dass es mehr Schleichverkehr geben würde.

Stellungnahme:

Gemäss Art. 104 Abs. 2^{bis} Kantonsverfassung sorgt der Kanton für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Mit der Begehrensäusserung nach § 45 StrG hat die Stadt dem Kanton den Leistungsfähigkeitsnachweis erbracht. Dieser wurde vom Kanton genehmigt. Die Leistungsfähigkeit wird auch mit Aufhebung des separaten Linksabbiegestreifens gewährleistet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Eine Tempo-30-Zone wäre sinnvoller.

Ohne Parkplätze würde die Birchstrasse fast zu einer «Autostrasse», die die «Raser» verleite, auf das Gas zu treten.

Stellungnahme:

Die Birchstrasse ist eine überkommunale Strasse und als Hauptverkehrsstrasse klassiert. Um eine Hauptverkehrsstrasse als Tempo-30-Zone oder Tempo-30-Strecke zu signalisieren, müssen mehrere Voraussetzungen wie Notwendigkeit, Verhältnismässigkeit und Zweckmässigkeit gegeben sein (Art. 108 Abs. 4 SSV). Da an der Birchstrasse u.a. weder ein erhöhtes Schutzbedürfnis bestimmter Strassennutzender nachgewiesen ist noch die Strassenlärmgrenzwerte überschritten sind, wird auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h verzichtet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Breite der Fahrspur soll auf 2,6 m beschränkt werden.

Wenn sich in gleicher Fahrtrichtung ein separater Velostreifen befindet, sei diese Breite völlig hinreichend. Nur wenn sich Velos und Motorfahrzeuge die Fahrspur teilen würden, seien 3 m Spurbreite allenfalls zu rechtfertigen. An der stark befahrenen Parallelstrasse «Hofwiesenstrasse» sei die Spurbreite ebenfalls nur 2,6 m, sogar ohne Velostreifen. Die maximale Breite der auf Schweizer Strassen zugelassenen Fahrzeuge sei seit geraumer Zeit unverändert.

Stellungnahme:

Die Birchstrasse ist eine Hauptverkehrsstrasse mit Tempo 50. Für einen Begegnungsfall zwischen einem Personen- und einem Lastwagen muss die Fahrspur laut VSS-Norm 40201 eine Mindestbreite von 3 m aufweisen. Punktuell kann in begründeten Fällen das Mass auf 2.75 m reduziert werden. Eine Mindestbreite von 2.60 m ist jedoch in keinem Fall möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Aufhebung der Parkplätze sei unbedingt umzusetzen.

Von verschiedener Seite werde das Projekt wegen des Wegfalls der Parkplätze öffentlich kritisiert. Ein Verzicht auf die Aufhebung würde das Projekt massiv verschlechtern.

Stellungnahme:

Um die Velo-Hauptroute auf der Birchstrasse umzusetzen, müssen die Parkplätze aufgehoben werden. Die Parkplätze können nicht beibehalten werden.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Velostreifen sollen von der Fahrbahn abgesetzt sein und eine Breite von 1,8 m aufweisen.

Ein abgesetzter Velostreifen würde die Sicherheit erhöhen. Eine Breite von 1,8 m entspreche den aktuellen Anforderungen. Für die Sicherheit des Veloverkehrs sei eine Breite von 1,5 m ungenügend.

Die Birchstrasse sei gemäss Masterplan Velo eine Hauptroute sowie die Regionale Veloroute Nr. 32 von Schweiz Mobil. Viele Kinder und Jugendliche würden den Schulweg zur Kantonsschule mit dem Velo bewältigen. Gleichzeitig würden auch viele LKWs auf der Strasse verkehren, so dass die Sicherheit ein grosses Anliegen der Bevölkerung sei. Das Gebiet Zürich-Nord sei eine boomende Region. Auf diese Tatsachen sei bei der Planung Rücksicht zu nehmen.

Gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich würde der Durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) 2016 bei 6 300 Fahrzeugen liegen. Prognostiziert sei für 2030 ein DTV von über 8 600 Fahrzeugen.

Das vorliegende Bauprojekt werde den heutigen Ansprüchen an eine zeitgemässe Veloinfrastruktur leider nicht gerecht.

Das Sicherheitsempfinden für den Veloverkehr sei bei einer Strasse mit Temporegime 50 km/h und einem DTV von über 6 000 Fahrzeugen sehr klein. Um das Sicherheitsempfinden zu steigern, sei ein baulich abgetrennter Radweg gemäss den Vorbildern Kopenhagen und Amsterdam an der Birchstrasse notwendig.

Zugunsten des abgetrennten Radwegs mit einer Breite von mindestens 1,8 m sei zu prüfen, ob die Fahrspuren, die Fussgängerinseln, die Baumscheiben und Gehwege in ihrer Breite reduziert werden können.

Indem die Spurbreite des MIV auf ein Minimum reduziert würden (2,75 m), wären beidseitige Radstreifen von 1,8 m grundsätzlich möglich, ohne die Fussverkehrsflächen zu belasten. Die Breite von 1,5 m sei zwar in den Velostandards für Haupttrouten angedacht, jedoch sei diese Breite gemäss neusten Erkenntnissen bereits wieder überholt. Dem Veloverkehr sei eine Mehrbreite zu gewähren, um für zusätzliche Sicherheit und Komfort zu sorgen.

Stellungnahme:

Bei Engstellen, wie etwa im Bereich von Schutzinseln, wird punktuell eine Mindestbreite von 2,75 m angewendet. Es wird jedoch davon abgesehen, diese Mindestbreite über längere Strecken anzuwenden. Um 1.8 m breite Velostreifen beidseits umzusetzen, müssten deshalb die Trottoire untermässig verschmälert werden. Die 1,5 m entsprechen den städtischen Anforderungen gemäss Velostandards der Stadt Zürich. Ein Sicherheitsdefizit liegt nicht vor.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Breite der Velowege sei auf einen Meter zu beschränken.

Im allgemeinen Strassenverkehr seien diese Breiten völlig hinreichend. Dies würde auch für Velorouten im kommunalen Richtplan gelten. An vielen Orten der Stadt sei der Radweg sogar noch deutlich schmaler.

Stellungnahme:

Die Birchstrasse ist gemäss Masterplan Velo eine Hauptroute. Um die von der Stadt Zürich gesetzten Standards für Veloinfrastruktur zu realisieren, benötigen die Velostreifen eine Mindestbreite von 1,5 m.

Die Velostandards der Stadt Zürich wurden durch den Steuerungsausschuss Stadtverkehr 2025 beschlossen. Die Standards gelten für sämtliche kommunalen und überkommunalen Strassen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Durchfahrtsbreiten bei den Schutzinseln seien anzupassen.

Durch die Verengung der Velostreifen bei den beiden Fussgängerstreifen werde der Veloverkehr bedrängt und gefährdet. Die Strasse sei im Bereich der Fussgängerstreifen entsprechend zusätzlich auszuweiten.

Die Durchfahrtsbreite bei den beiden Fussgängerschutzinseln würde gemäss Plänen 4 m entsprechen. Die Erfahrungen würden zeigen, dass dies eine kritische Zwischenbreite darstelle, bei der der Veloverkehr vom MIV zu eng überholt werde. Bei der längeren Schutzinsel / dem Aufstellbereich (Übergang Birchsteg-Hoffeld) würde sich diese Situation zusätzlich verschärfen. Es sei daher eine Aufweitung der Fahrbahn zu prüfen, so dass die Radstreifen in voller Breite durchgezogen werden können. Alternativ wäre eine klar schmalere Fahrbahn, jedoch mit durchmarkierten Radstreifen zu testen, womit dem MIV klar verdeutlicht würde, dass ein Überholen eines Velos bei der Durchfahrtsbreite nicht möglich sei. In jedem Fall sei die kritische Zwischenbreite zu vermeiden.

Stellungnahme:

Gemäss den städtischen Velostandards entsprechen 4 m Durchfahrtsbreite bei Hauptrouten einer Beurteilung mit Qualität B. Die projektierte Fahrbahnaufteilung mit 1,25 m Radstreifen und 2,75 m MIV-Spur wird als unbedenklich angesehen. Diese Aufteilung wurde an mehreren Örtlichkeiten schon so umgesetzt. Sie bietet den Velofahrenden ein durchgehendes und sichtbares Angebot. Der öfter auftretende Begegnungsfall Personenwagen/Velo ist unproblematisch. Im wohl selten auftretenden Begegnungsfall Lastwagen/Velo ist das Velo mit einem eigenen Fahrstreifen im Vortritt gegenüber dem Lastwagen, der den Velostreifen mitbenutzt. Zudem entstehen keine Engstellen auf dem Trottoir.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Velostreifen, der die Wehntalerstrasse quert, soll rot eingefärbt werden.

Der Velostreifen in der Wehntalerstrasse in Richtung Irchel liegt zwischen zwei MIV-Spuren. Dies dürfte für die Velofahrenden die Hauptrichtung sein. Gemäss vorliegendem Projekt müssen die linksabbiegenden Velofahrenden aus der Birchstrasse zuerst die Wehntalerstrasse queren und dann einen Spurwechsel zum mittigen Velostreifen vornehmen. Dabei würden sie vom MIV Richtung Bucheggplatz abgedrängt. Mit der Rotfärbung über die Kreuzung werde dem MIV Richtung Bucheggplatz klar angezeigt, dass der Wechsel der Spur rücksichtsvoll zu erfolgen habe.

Stellungnahme:

Die Kreuzung Wehntaler-/Birchstrasse wird im Strassenbauprojekt Wehntalerstrasse, Tram Afoltern, Hofwiesenstrasse bis Holzerhurd, projektiert. Das Projekt Birchstrasse, Abschnitt Regensberg- bis Wehntalerstrasse, orientiert sich an den Vorgaben aus dem Drittprojekt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Velostreifen stadtein- und stadtauswärts bei der Regensbergstrasse seien gradlinig zu führen und beidseits des Fussgängerstreifens rot einzufärben.

Die Hauptrichtung für den MIV und die Velos sei entlang der Achse der Birchstrasse. Dies sei mit entsprechender Markierung zu betonen. Die Menge der Velofahrenden aus der Regensbergstrasse sei untergeordnet und diese Velofahrenden würden weniger bedrängt. Es sei unverständlich, dass der Velostreifen erst nach dem Fussgängerstreifen markiert werden solle. Stadtauswärts werde aufgrund der einen MIV-Spur für drei Fahrrichtungen in der gleichen Grünphase der Veloverkehr bedrängt. Eine Roteinfärbung würde die Velofahrenden schützen.

Stellungnahme:

Da die Regensbergstrasse vortrittsberechtigt ist, werden keine Radstreifen über die Kreuzung auf der Achse der Birchstrasse markiert. Die Markierung der Radstreifen beidseits des Fussgängerstreifens wird in den Plänen des Bauprojekts berücksichtigt. Die definitive Markierung wird jedoch im Rahmen der Bauarbeiten vor Ort festgelegt. Eine rote Einfärbung des Radstreifens ist hier gemäss Weisung über besondere Markierungen auf der Fahrbahn nicht möglich, da kein motorisierter Verkehr den Radstreifen quert und dabei das Vortrittsrecht der Radfahrer missachtet. Die Radfahrenden können sich vor den wartenden Fahrzeugen aufstellen und so den Knoten als Pulkführer passieren.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Der Velosack sei gemäss Qualitätsstandard A auszugestalten.

Aufgrund der verschiedenen Abbiegebeziehungen auch des Veloverkehrs sei der Velosack (wie auch bestehend vorhanden) beim Knoten Birch-/Regensbergstrasse zu begrüssen. Dieser solle jedoch gemäss Velostandards der Stadt Zürich die Qualitätsstufe A für Haupttrouten aufweisen und somit mindestens 4 m lang sein, damit sich Velofahrende gut vor dem MIV aufstellen können und genügend Platz zum Manövrieren hätten. Des Weiteren müsse der Radstreifen, wie in den Velostandards aufgezeigt, auf einer Länge von 10 m vor dem Haltebalken ganz durchgezogen werden. Nur so könne vermieden werden, dass Autofahrende den Radstreifen blockieren.

Stellungnahme:

Der Velosack wird auf 4 m Länge aufgeweitet. Bei der Einmündung in die Regensbergstrasse kann die Markierung nicht ganz durchgezogen werden, da die Zufahrt zu den Parkplätzen vor Birchstrasse Nr. 122 gewährleistet bleiben muss.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Veloroute sei auf Nebenstrassen zu realisieren.

Generell sei es sehr zu begrüssen, dass die Veloinfrastruktur ausgebaut werde. Es könne jedoch nicht sein, dass dies jedes Mal zulasten der Autofahrerinnen und Autofahrer geschehe. Velorouten seien, wo immer möglich auf Nebenstrassen und vortrittsberechtigt zu erstellen und nicht auf Hauptverkehrsachsen.

Stellungnahme:

Die Birchstrasse ist im kommunalen und im regionalen Richtplan sowie im Masterplan Velo als Radroute eingetragen. Richtplaneinträge sind behördenverbindlich. Sie müssen, wenn immer möglich, im Strassenbauprojekt umgesetzt werden. In der Birchstrasse sind alle Voraussetzungen für die Umsetzung der Veloroute durch das Parkplatzkompensationspotenzial gegeben. Aus diesen Gründen wird davon abgesehen, die Veloroute auf Nebenstrassen zu realisieren.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Abbiegespur für Velos in den Holunderweg sei zu weit Richtung Birchplatz, der Haltebalken erst Ende Holunderweg. Dieser sei auf die Mittelachse des Holunderwegs zurückzusetzen.

Stellungnahme:

Der Haltebalken wird weiter nach hinten versetzt. Jedoch muss beim Zurückversetzen noch genügend Platz für die Baumrabatte übrigbleiben. Es wird geprüft, wie weit der Haltebalken nach hinten verschoben werden kann.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Gemäss dem aufgelegten Plan fehle die Signalisation für die Überquerung der Birchstrasse mit dem Fahrrad Richtung Hoffeld.

Stellungnahme:

Ein Velopiktogramm für die bessere Sichtbarmachung der Überquerung der Birchstrasse mit dem Fahrrad in Richtung Hoffeld wird ergänzt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Velofurt beim Fussgängerstreifen Hoffeld/Birchstrasse sei beizubehalten.

Der bestehende Fussgängerstreifen weise eine Velofurt auf. Diese solle im Strassenbauprojekt beibehalten werden. Dieser Fussgängerstreifen werde stark frequentiert. Aufgrund der dominierenden Menge der Zufussgehenden gegenüber den Velofahrenden sei es folgerichtig, die Velofurt südlich des Fussgängerstreifens anzuordnen.

Es sei eine Abbiegespur für Velos Richtung Birchsteg zu erstellen. Hier würde einmal mehr unsinnigerweise Veloinfrastruktur entfernt. Des Weiteren würde es so wie geplant zu unsicheren Situationen beim Linksabbiegen führen.

Stellungnahme:

Die Velofurt beim Fussgängerstreifen Hoffeld/Birchstrasse wird beibehalten. Die gesamte Fläche zwischen den Mittelinsenelementen kann zum Aufstellen benutzt werden. Zur besseren Sichtbarmachung wird ein Velopiktogramm ergänzt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Positionierung des Fussgängerstreifens Höhe Hoffeld sei nochmals zu überdenken.

Der Fussgängerstreifen solle in Richtung Birchplatz verschoben werden. Dies würde nicht der alltäglichen Nutzerlogik im Quartier entsprechen. Der Grossteil der Zufussgehenden würde die Birchstrasse überqueren, um dann weiter in das Hoffeld-Quartier zu gehen oder die städtische Siedlung entlang der Birchstrasse zu betreten. Nur vor resp. nach Schulanfang/-ende werde der Fussgängerstreifen überquert und der Fussverkehr würde sich in Richtung Kantonsschule bewegen. Gerade Kinder aus den Genossenschafts- und städtischen Siedlungen würden durch die Verlegung des Fussgängerstreifens verleitet, die Strasse oberhalb des Fussgängerstreifens zu überqueren und sich den Umweg über den neuen Fussgängerstreifen zu ersparen. Auf der viel befahrenen Birchstrasse würde so ohne sichtbaren Grund eine gefährliche Verkehrssituation geschaffen. Der grösste Teil des Fussverkehrs würde aus dem Quartier kommen, entweder vom Hoffeld oder von der Birchstrasse, die Strasse überqueren und über den Birchsteg zur Tramhaltestelle gehen. Zumindest für die Anwohnenden im südlichen Teil der Birchstrasse würde sich durch die Verschiebung ein lästiger und für die Kinder ein gefährlicher Umweg ergeben, da die Hoffeldstrasse an einer äusserst unübersichtlichen Stelle überquert werden müsse.

Stellungnahme:

Der Fussgängerübergang inkl. Anordnung der Schutzinsel wird neu im Projekt aufgrund der Einwendung optimiert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Der Fussgängerstreifen beim Holunderweg soll verschoben werden und auf die Fällung des grossen Baums (Birke) soll verzichtet werden.

Stellungnahme:

Die Standortbedingungen der bestehenden Birken sind ungenügend. Im Zusammenhang mit dem Projekt sollen sie verbessert werden. Aus diesem Grund werden alle Bäume an der Birchstrasse ersetzt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Einbau von Belagsrampen in den Einmündungen zur Birchstrasse sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die geplanten Trottoirüberfahrten entsprechen dem städtischen Standard und werden bei Übergängen von Quartier- in Hauptstrassen angewendet, um die Strassenhierarchie zu betonen. Die Gestaltung ist so gewählt, dass der Fussverkehr Vortritt gegenüber dem rollenden Verkehr hat.

Trottoirüberfahrten haben für Menschen mit Fahr- oder Gehhilfen den Vorteil, dass im Einmündungsbereich kein Absatz überwunden werden muss. Sie bieten eine umwegfreie Querung für den Fussverkehr und haben eine verkehrsberuhigende Wirkung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Für die Bäume seien nicht durchgängige Baumbeete zu erstellen, sondern eine Baumscheibe pro Baum.

So könnten die Zwischenräume beispielsweise zum Kreuzen mit Kinderwagen, zum Parkieren von Velos, Leichtmotorfahrrädern oder Motorfahrrädern oder zum Zugang zu den beizubehaltenden öffentlichen Parkplätzen genutzt werden.

Stellungnahme:

Bei der Planung von Baumscheiben wird standardgemäss eine minimale Fläche von sechs Quadratmetern gewählt, um die Vitalität der Bäume über eine lange Zeitdauer zu gewährleisten. Die Baumscheiben, die standardmässig in der Stadt Zürich eingesetzt werden, sind 2 m breit und 3 m lang. Mit der durchgehenden Rabatte ist es möglich, die Breite von 2 m auf 1,5 m zu reduzieren und die minimale Fläche von sechs Quadratmeter pro Baum einzuhalten. Somit kann das Trottoir auf der gesamten Länge mit einer Breite von 2 m ausgeführt werden, was den Minimalanforderungen entspricht. Zudem begünstigt die Entsiegelung von Oberflächen zum einen die Kühlung der Luft und zum anderen wirkt sie sich positiv auf den natürlichen Wasserhaushalt aus.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb alle Bäume gefällt und neue praktisch nebenan gepflanzt werden.

Die ganze Strasse wird um 50 cm in Richtung Westen verschoben. Dafür muss eine ganze Reihe von teilweise stattlichen Bäumen gefällt und rund 30 cm weiter westlich neu gepflanzt werden. Die ganze Strasse, Randsteine, Entwässerung usw. müssen entfernt und neu gebaut werden, ohne dass dafür ein Mehrwert erzielt werde. Falls es darum gehe, das Trottoir östlich der Strasse zu verbreitern, wären vielleicht einige behindertengerechte Übergänge auf die andere Strassen-seite, auf der ein sehr breites Trottoir bestehe, eine kostengünstigere Variante. Es sei nicht erkennbar, weshalb alle Bäume gefällt werden sollen. Die meisten Bäume sind jung und scheinen gesund zu sein. Es wäre aber sehr schade, die wenigen grossen Bäume zu fällen. Der Ersatz könne auch erfolgen, wenn die Bäume ernsthaft krank werden. Das durchgehende Grünband, wie teilweise heute bereits vorhanden, könne trotzdem realisiert werden.

Stellungnahme:

Das bestehende Trottoir ist mit einer Breite von 1,5 m sehr schmal. Reinigungsfahrzeuge von Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ), die auf eine Trottoirbreite von 2 m angewiesen sind, fahren regelmässig über die Baumrabatte, was zu Verdichtung des Bodens und Verletzungen an den Bäumen führt. Auch für Zufussgehende ist das Trottoir sehr schmal, das Kreuzen von Zufussgehenden beispielsweise mit Kinderwagen ist ohne Ausweichen nicht möglich. Das Projekt bietet die Möglichkeit, diese Situation zu verbessern, indem das Trottoir auf 2 m verbreitert und ein, wo möglich, durchgängiger Pflanzstreifen von 1,5 m Breite erstellt wird. Eine Erstellung des Pflanzstreifens ist mit dem Erhalt der bestehenden Bäume nicht möglich, da die Bauarbeiten in den Wurzelbereich der Bäume eingreifen und diese schädigen. Es ist daher eine nachhaltigere Lösung, die Standorte für die Bäume zu verbessern und die bestehenden Bäume im Zuge der Bauarbeiten zu ersetzen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Trottoirbreiten seien zu reduzieren.

Die Gesamttrottoirbreiten (beide Strassenseiten) von total 6 m seien unverhältnismässig.

Stellungnahme:

Aufgrund der Kantonsschule ist an der Birchstrasse mit einem mittleren bis hohen Fussgänger-aufkommen zu rechnen.

Die Gesamttrottoirbreite von 6 m ist dort vorgesehen, wo die durchgehenden Baumbeete für Ein- und Auffahrten unterbrochen werden. Generell liegt die Gesamttrottoirbreite bei 4,5 m.

Diese setzt sich aus den beiden Trottoirbreiten von 2 m und 2,5 m zusammen. Das Minimalmass einer Trottoirbreite beträgt 2 m.

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, 11. Mai 2020 DEH

Die Direktorin